

પ્રથમી આવૃત્તિ : ૧૯૪૪

બીજી આવૃત્તિ : ૧૯૫૨

ત્રીજી આવૃત્તિ : ૧૯૫૭

: પ્રકાશક :

જયન્તીલાલ મ. શાહ

સંસ્કાર સાહિત્ય મંદિર

પો. બો. નં. ૨૪ : ભાવનગર

: મુદ્રક :

ચંદુભાઈ લ. ભટ્ટ

અપના છાપખાના

ભાવનગર

પ્રવેશક

બાઇ મૂળશંકરનું આ પુસ્તક સમાજ પાસે આવે છે તે જોઇને મારું હૈયું મલકાય છે.

બાઇ મૂળશંકર સ્વભાવથી જ જુવાન વિદ્યાર્થીઓના સંગમાં રહેવું પસંદ કરે છે. એ રીતે આજ સુધીમાં એક સારા ગૃહપતિ તરીકે એમણે પોતાનું સ્થાન ક્યારનુંય સિદ્ધ કર્યું છે. આ ઊમતા જુવાનોની સાથે રમવું, રત્નું, ફૂલું, રખડવું, ઘૂમવું એ એનો પ્રિય વ્યવસાય થઇ પડ્યો છે.

[હપરાંત યુજરાત વિદ્યાપીઠમાં રહીને એમણે સ્વ. ખરે સાહેબ અને શંકરરાવ પાઠક જેવા શાસ્ત્રીઓ પાસે રહીને સંગીતની તાલીમ મેળવી છે અને એના સ્નાતક બન્યા છે.]

આ રીતે બાઇ મૂળશંકરના જીવનમાં સ્વભાવથી જ તેમ જ હહેરથી કુળાનો અને ખડતલપણાનો સુમેળ ઊભો થયો છે. અને આપણા ઊમતા જુવાનોમાં પણ એ બન્નેનો સુમેળ ઊભો થાય એવી દૂધી વાસના એમના જીવનમાં વલા કરતી હોય તો આશ્ચર્ય નથી.

આ પુસ્તકનું પ્રેરણાસ્થાન આવી કોઇ વાસનામાં કંઈ ન હોય ?

આજે આપણા જીવનમાંથી ક્ષાત્રરૂતિનો લોપ થયો હોય

એમ આપણને દેખાય છે. આ ક્ષાત્રવૃત્તિ એ કંઈ ફક્ત ક્ષત્રિયોનો જ સદશુલ્ય નથી. દરેક વર્ણનાં લોકો પોતપોતાનાં જીવનક્ષેત્રમાં નવીનતા અનુભવવા મળે, બધાંય યરના માણસો ચાલુ થયેલી ધરેડથી સંતોષ ન માનનાં અવનવા માર્ગોની શોધવા નીકળી પડે, સમાજનાં બાઈ-બહેનો પોતપોતાના અધિકારને લક્ષમાં રાખીને જીવનક્રમના જુદા જુદા પ્રયોગો કરવા પાછળ લાગી જાય અને એ રીતે સમાજજીવનમાં નિરંતર નવીનતા લાવવા મળે—આ પ્રકારની ક્ષાત્રવૃત્તિ એ કંઈ એકલા ક્ષત્રિયોનો જ શુલ્ય નથી. દરેક પ્રગતિશીલ સમાજનું લક્ષણ જ એ છે કે એ સમાજમાં આવી ક્ષાત્રવૃત્તિ નિરંતર જીવતીજાગતી રહ્યા જ કરે. આપણાં જીવનમાંથી આજે વર્ષો થયાં આ ક્ષાત્રવૃત્તિનો લોપ થઈ ગયો છે. એક દિવસ એવો હતો કે જ્યારે આપણા ઋષિમુનિઓ અને બ્રાહ્મણો જીવનના આધ્યાત્મિક પ્રદેશમાં ખાતખાતના પ્રયોગો કરતા—અવનવા માર્ગોની શોધમાં રખડતા અને એ રીતે આપણા આધ્યાત્મિક જીવનક્ષેત્રને આ બ્રાહ્મણોએ ખેડ્યું. આજે આ આખા ક્ષેત્રમાં બોરડીકાંબરો જાગી ગયાં છે. તેને ખોદી કાઢવા જેટલી શક્તિ પણ કેમ જાગે આપણે શુભાવી ખેડા છીએ. એક દિવસ એવો હતો કે જ્યારે સામાજિક જીવનના ક્ષેત્રમાં આપણા સ્મૃતિકારો અનેક દૃષ્ટિથી આપણા સમાજ-જીવનને વિવેકતા અને દેશકાળને અનુકૂળ એવા જુદા જુદા ધર્મોને આલેખતા. આજે આપણા સામાજિક જીવનમાં જે નડો પેડો છે તેની સામે માત્ર આગળની સીધનારને પણ આપણે ડામ દેવા તૈયાર છીએ. એક રીતે વેપારમાં, શસ્ત્રાસ્ત્રવિદ્યામાં, દેશાટનમાં, રસાયણશાસ્ત્રમાં, ખગોળમાં, વૈદ્યામાં, ગણિતમાં, કૃષિશાસ્ત્રમાં આ અને આવા જીવનનાં અનેક ક્ષેત્રોમાં આપણે આપણો અમૂલ્ય વારસો ગીરે મૂક્યો હોય તેમ, માત્ર જૂતકાળના વખાણ કરી આનંદ માનનારા અરીજીઓ જેવા જની ગયા છીએ.

આ બંધાય અનર્થોનું મૂળ આપણી પરાધીનતા છે. આપણે રાજકીય પરાધીનતા તો આજે કેટલાય યુગોથી વેદના આવીએ છીએ, પણ આજે તો આ પરાધીનતા આપણા જીવનના તમામ ક્ષેત્રોને કેમ જાગે બંડો દબને બેઠી છે અને છતાં આપણા મમા જનો મોટા એવો ભાગ એ પરાધીનતામા જ કેમ જશે પ્રત્યાણ માને છે અથવા તો એ પરાધીનતાને જાણુનો પણ નથી

આવી પરિસ્થિતિમાથી જ્યારે આપણી પ્રજા પોતાનું પાત્ર બદલના લાગી છે તે વખતે બાહ્ય મૂળચંકર જેવા યુગરાત-રિદ્ધા-પી નું અમૃત મીને ઊગ્રેવા શિક્ષકો ઊગતી પ્રજાને આ નવીન ક્ષાત્રવૃત્તિનું અમૃત પાત્ર બદલ આવે એ ડાને આવકારદાયક ન લાગે ? આ પ્રકારની ક્ષાત્રવૃત્તિ પશ્ચિમની પ્રજાઓમા આજે આપણને ખારોભાર દેખાય છે એમાં પણ રુસની પ્રજા જે ક્ષાત્રવૃત્તિ અ જે દેખાડી રહી છે તેના જોગે જડે તેમ નથી આપણા આજના યુગમા આ ક્ષાત્રવૃત્તિએ જે તેજ દેખાડ્યું છે તેનાથી જગત અંજાઇ ગયું છે થોડા વર્ષો ઉપર એ જ પ્રજાએ આર્થિક ક્ષેત્રમા જે ક્ષાત્ર-વૃત્તિ દેખાડી હતી અને આજે પણ દેખાડી રહી છે તેનું જગતની પ્રજાઓ અનુ કરણુ પ્રવા તનસી રહી છે

પણ ક્ષાત્રવૃત્તિના આવા પરિણામો માત્ર આ ક્ષેત્રમા જ મર્યાદિત થયા નથી આ પુસ્તક બૃહસંશોધનના કાર્યમા રુમની પ્રજાએ જે ક્ષાત્રવૃત્તિ બતાવી છે તેનું વર્ણન કરે છે અને બાહ્ય મૂળચંકર તેને આપણા યુવાનો પાસે ધરે છે.

જ્યારે કોઈપણ પ્રજામા નવા પ્રાણુનો સમાર થાય છે ત્યારે આ નવો પ્રાણુ પ્રજાજીવનના દરેક અંગ—ઉપાગમાથી વહેવા જ લાગે છે. રુમની પ્રજામા ઇ સ ૧૯૧૭ થી આવો નવો પ્રાણુ-

સંચાર થયો એટલે એ પ્રાણના અનેક આવિર્ભવો થવા લાગ્યા. 'ધરતીને મધાળે' પગ મૂકવાનો રુસતી પ્રત્નનો નિર્ણય અને વિગ્રય એ આવા નવ-પ્રાણસંચારનું એક માત્ર ચિહ્ન છે.

આજે આપણા વિદ્યાર્થીઓ પોતાના અભ્યાસકાળ દરમિયાન પ્રવાસો કરે છે અને આવા પ્રવાસો ધીમે ધીમે પણ મુલાનોની 'કેળવણીનું' એક આવશ્યક અંગ ગણાવા લાગ્યું છે. પણ આવા પ્રવાસો ભ્યાંસુધી માત્ર અભ્યાસકાળના સ્મરણરૂપ જ રહે ત્યાં સુધી એમાં પ્રગતિ શી રીતે આવે ?

આપણી આગાલવૃદ્ધ જનતાને રખડવાનો એક જાતનો શોખ બિંબો થાય અને દરેક માણસને કંઈ તે કંઈ નવું શોધવું જ શોધવું એવો છંદ બિંબો થાય ત્યારે આ નવ-પ્રાણસંચાર થાય.

આજે આપણા દેશમાં આવો નવ-પ્રાણસંચાર પૂ ગાંધીજીએ બિંબો તો કર્યો છે પણ ગરમીના મયાર્થ વહન માટે જેમ માટી અનુકૂળ વહન નથી પણ ચોગ્ગ ધાતુની જરૂર પડે છે તેમ મહાત્મા ગાંધીના પ્રાણસંચાર માટે આપણી માટી બદલાઈને ધાતુ થવી પડે.

બાઈ મૂળશંકર જેવા શિક્ષકોના આવા પ્રયાસો આપણા જીવાનોની માટીને યોડીધણી પણ બદલાવે અને આપણી પ્રત્નમાં નવપ્રાણસંચાર માટે આ જીવાનો અનુકૂળ વાહન થાય તો બાઈ મૂળશંકરનો પ્રયાસ સફળ થયો ગણાય.

બાઈ મૂળશંકરના આ પુસ્તકની કિંમત આપણે આ દૃષ્ટિથી આંકવી જોઈએ.

ઉપરાંત આવાં પુસ્તકોને સરળ રૂપમાં જીવાનો પાસે મૂકવાની એમની કુશળતા, એમની સાદી છતાં હૃદયગમ બાયા,

એમની સરળ શૈલી આ બધી વસ્તુ એમના આ પ્રયત્નને વધારે શોભા આપે છે એમાં શક નથી.

આથી વધારે લખવું એ તો સમાલોચના કરવા બેઠા જેવું થાય. એટલે હું અહીં જ અટકું છું.

પણ આ લખ્યા પછી મને થાય છે, આ પુસ્તકને આટલા પણ પ્રવેશકની જરૂર છે ખરી ? કાણુ જાણે !

આમ દક્ષિણામૂર્તિ
આંખલા
તા. ૭ : ૮ : ૪૪ }

નાનાભાઈ ભટ્ટ

અનુવાદકનું નિવેદન

આખી દુનિયા આજે ચક્રિત નયને સોવિયેટ રશિયા તરફ જોઈ રહી છે. હજી તો મધ્યકાલ સુધી રશિયાની દમાયેલી, કચડા-યેલી, શંકા પ્રભુ આપણી નજર મમસા તરવરતી હતી. આજે આજ દેશની પ્રેમ જગતની એક મહાન તામાતના રૂપમાં આપણી આંખને ભરી મૂકે છે, અને આપણને ચમત્કારનું જ્ઞાન કરાવે છે.

આ ચમત્કારનું રહસ્ય શું છે ? તે જાણવું જોઈતું રસિક છે, તેના કરતાં પણ પ્રેરક વધારે છે. કોઈપણ પ્રેમના ઉત્થાનની કથામાં યોગીધણી પ્રેરણાશક્તિ રહેલી હોય છે, પણ સોવિયેટ રશિયાએ જે રીતે અને જે વેગથી પોતાનું સર્વાંગી ઉત્થાન કર્યું છે, તેમાથી દરેક પ્રેમને, અને એમાંથી આપણા હિન્દને માટે અનેક પ્રેરક તરવો જોવા મળે તેમ છે.

અહીં હું સોવિયેટ રશિયાની રાજકીય, આર્થિક નીતિ વિશે કંઈપણ જોયતું અસ્યને સમજાવું છું. હું તો સોવિયેટ રશિયાની શક્તિની સરવાણીઓની શોધ કરું છું. અને એમાંની એક સરવાણી મને આ અનુવાદિત પુસ્તકના મૂળ પુસ્તકમાં દેખાઈ છે.

નવસર્જન પામેલ રશિયાએ પોતાના જીવાને અને જીવાની ઉપર જોઈતું લક્ષ્ય આપ્યું છે તેટલું ખીજ કોઈ પર નથી આપ્યું. યુવાનોની શક્તિનો સંગ્રહ, અને તેમાથી વીજળીક બાળા

ધોધો વહેવરાવવાનું કામ આ દેશે જે રીતે કર્યું છે, તે ખૂબ ધ્યાનથી અવલોકવા જેવું છે.

આ પુસ્તકમાં જે પ્રાગનું વર્ણન કરવામાં આવ્યું છે, તેમાં જેટલું સાહસનું તત્ત્વ છે, તેના કરતાં પણ વૈજ્ઞાનિક શોધ-ખોળની ધગશ, બિરાદરી, રાષ્ટ્રપ્રેમ, શિસ્ત, યુવાનીને શોભે તેવી પ્રસન્નતા, અને કર્તવ્યનું સતત જ્ઞાન, આ બધા કોઇપણ જગતના યુવાનને શોભાવે તેના ગુણોનું વધારે સચોટ દર્શન થાય છે.

ઘોડો સ્પીડ જેવો પ્રોડ નાયક અને તેના હાથ નીચેના જીવાનીયાઓ વચ્ચે કેવી એકતાનતા છે! તેમની વચ્ચે મનભેદ માટે પૂરતો અવકાશ છે, પણ ત્યાં તેમની ચર્ચા કેવી અદેખી અને અને પ્રમુખ છે? સાહસનું ધનકલ્પ લોહી છતાં મગજની કેવી મમતુચા છે! મેતનો બિલકુલ હર નહિ છતાં જીવનની કેવી કિંમત છે! અનિશ્ચિત ભાવિ સામે પણ વૈજ્ઞાનિક ચોક્કસાધમાંથી આવતી કેવી નિશ્ચિંતતા છે!

આ પ્રવાસમાંથી મને તો યુવાનોને પ્રેરક એવા આ બધા ગુણો ચમત્ક્રતા દેખાય છે. તેનું જ ખૂબ આકર્ષણ છે. ધણાવ સાહસી મુસાફરોની રોમાંચક કથાઓ આપણે વાંચી છે. પણ ધ્યેય માટેની ચોક્કસ સ્પષ્ટતા, એકએક સાધનોનો શાસ્ત્રશુદ્ધ ઉપયોગ, અનેક સ્વરોવાળાં વાદ્યોમાંથી ઉત્પન્ન થતાં જૂંદસંગીત જેવું જૂથજૂથ, અને સાથે સાથે જે રાષ્ટ્રના પ્રતિનિધિ તરીકે તેઓ આ સાહસ કરે છે, તેની સાચેની લગન, આ બધું એકી સાથે આપણને ભાગ્યે જ જોવા મળે છે.

આ બધાથી આકર્ષાઈને મેં આ પુસ્તકને ગુજરાતીમાં ઉતાર્યું.

મૂળ પુસ્તકની શૈલી વિશે પણ કેટલુંક કહેવું જરૂરી છે.

આ પુસ્તકનો લેખક મૂળ પત્રકાર છે. છાપાનો ખર્ચપત્રી છે. તેને પ્રવાસની વિગતોનો જોડો શોખ છે, તેટલો તેના રંગમય વર્ણનો શોખ નથી. આ પ્રવાસના નામકે પોતાના પ્રવેશકમાં આ પુસ્તકની શૈલી વિશે જે કહ્યું છે, તે જરાજર છે.

આને લીધે એમ જનવાનો સંભવ છે કે આ પુસ્તક પહેલાં વાચને કદાચ શુષ્ક લાગે વળી આ પુસ્તકનો ખરો રમ લેનાર વર્ગ વિજ્ઞાનના કેટલાક સામાન્ય સિદ્ધાંત જાણે છે, એવી પણ અપેક્ષા છે. મેં આ અનુવાદમાં લેખકની શૈલીની શુષ્કતા જાણી જોઈને એમને એમ રાખી છે. આજે તેના ઉપર છાપાશાહી બાંધાની ટીકા થશે, એમ મેં માની લીધું છે. મેં આ પુસ્તકની હકીકતોમાં જ રહેલો પ્રાણ પોતાની અસર કરશે એવી ઉમેદ રાખી છે. એ જનને તો મારો હેતુ સફળ થવાનો સંતોષ થશે.

માથે સાથે પ્રવાસનો એક નાનકડો નકશો, પણ પુસ્તકના વાચનમાં મજા કરશે એવી આશા છે.

તા. ૬.-મૂળ પુસ્તકમાંથી મેં ધ્રુવચાલુપરના ચાર વૈજ્ઞાનિકોની રાજનીતીવાળો ભાગ છોડી દીધો છે. પણ તેને બદલે તે રાજનીતીના સારરૂપ ગણી શકાય અને આખા પુસ્તકના સારરૂપ ગણી શકાય એવો, તે ચાલુના નાયક પેપેનીનનો જ લખેલો એક લેખ ગુજરાતીમાં ઉતારીને મુકી દીધો છે આ ચારેય વૈજ્ઞાનિકોની દૂંક આત્મકથાવાળું પ્રકરણ પણ લંબાણના ગયે છોડી દીધું છે.

અનુવાદક

મૂળ પુસ્તકની પ્રસ્તાવના

ઉત્તરધ્રુવ પહોંચવાનો કાયડો ઘણો પુરાણો છે. અનેક દેશોના ઉત્તરમોરના પ્રતિનિધિઓએ ત્યાં પહોંચવાના બગીરથ પ્રયત્નો કર્યા છે. અને કેટલાઓએ તે પ્રયાસમાં કુદરત સામે લડીને પોતાના બલિદાનો આપ્યાં છે. માનવ ઇતિહાસમાંથી ઉત્તર અને દક્ષિણ-ધ્રુવના પ્રવાસોની કથાઓ કદી ભૂંસારો નહિ. નાનસેન, ક્રાંકલીન, પિયરી, રોકોટ, એમુડસન, બાયર્ડ અને બીજાં અનેક નામો લેતાં મનુષ્યજાતિની છાતી ગર્વથી હંમેશાં ફૂલવાની છે.

૧૯૦૬માં રોબર્ટ પિયરીએ સૌથી પહેલવહેલો ઉત્તરધ્રુવ ઉપર પગ મૂક્યો, એ જાણીતી વાત છે. પણ પછી તરત જ જથ્થાધુ કે આ તો હજી એ મહાન સિદ્ધિની શરૂઆત માત્ર હતી. પિયરી અને બીજા પ્રવાસીઓએ ઉત્તરધ્રુવની ભૂગોળ સંબંધે મહત્ત્વ જ્ઞાન મેળવ્યું. પણ તે માહિતી છૂટક છૂટક, અસંગઠ્ઠ અને ભાગીતૂટી હોય એ સ્વાભાવિક છે. હાખલા તરીકે પિયરી ઉત્તરધ્રુવ ઉપર ચોવીસ કલાક જ રહી શક્યો હતો. અત્યારનું વિજ્ઞાન અધૂરી માહિતીથી સંતોષ ન જ પામે. કોઈપણ બાબતનું સર્વાંગી જ્ઞાન મેળવવા માટે અને તેના નિયમો નક્કી કરવા માટે રોજબરોજ અને એકધારી રીતે ઢગલાબધ માહિતી મેળવવી જરૂરી છે. એટલે જ બધા દેશોના વૈજ્ઞાનિકો ઘણા વખતથી એ નિર્ણય ઉપર આવ્યા હતા કે આ બાબતમાં છૂટાઝાલા પ્રવાસો થાય તે કરતા

ઉત્તરદ્રુવના પ્રદેશનો 'પદ્મિમર' અભ્યાસ કરે. જોઈએ અને તે માટે ત્યાં લાંબા વખત માટેનાં કાષ્ઠી યાજ્ઞાંઓ નખાવાં જોઈએ. આ યાજ્ઞાંઓમાં રહીને વૈજ્ઞાનિકો ત્યાંની આજેલવા, પ્રસાદો, જૂતર, પ્રાણીશાસ્ત્ર વગેરેનો અભ્યાસ કરે અને આ બધું એક જ અને એક જ પ્રકારની યોજનાથી થતું જોઈએ.

વૈજ્ઞાનિકોની આ મહેરોડા આખરે વિજ્ઞાન સ્વરૂપે નિહ થઈ છે. સોવિયેટ રશિયાને કાંઈ આ નિહિ કનઈ છે. આ દેશ એવો છે કે ત્યાંની અરકાર અને તેની પાછળ હોબેલી અનેકવિધ મદાન પ્રજાએ છૂટા દાયે થયેલા માધનો (હિમ-વિનાશિકાઓ તથા વિમાનો) અને અગ્નિક ધનભંડાર વાપરે છે. સોવિયેટ રશિયાની પંચવર્ષીય યોજનામાં 'ઉત્તરદ્રુવની શોધખોળનું કામ એક મહત્વનો ભાગ હતો અને છે. વૈજ્ઞાનિક અભ્યાસના પાયા ઉપર દેશના બધામહાપાઠક બોલેલા વિજ્ઞાનમાં ઉત્તરદ્રુવનો પશુ સમાવેશ થતો હતો.

ઉત્તરદ્રુવના સમુદ્રો તથા સ્થળોની શોધખોળનું કામ ૧૯૨૯ માં પંચવર્ષીય યોજનાના અમલની સાથે જ શરૂ થઈ ગયું હતું. દેશના પ્રસારો હિમ-વિનાશીકાઓની મહત્ત્વા યથા હતા. ઉત્તર જલમાર્ગ રીતસરના જલમાર્ગના વાહન-વ્યવહાર માટે ખુલ્લો થઈ ગયો હતો. કડીમધે ઉત્તરદ્રુવનાં યાજ્ઞાંઓ સ્થપાઈ ચકાં હતાં. પશુ કુદરત પોતાનું રહસ્ય બહુ કઠોર સુઢને અંતે જ ખોલે છે. હજુ તો ૧૯૩૪ના ફેબ્રુઆરીમાં 'શેપરડીન' સ્ટીમરની હોનારત તાજ જ છે. તે સ્ટીમર ઉત્તરદ્રુવના સમુદ્રમાં ફૂળી, તેના ૧૦૪ માણસો એક તરવા જરફના જેટ ઉપર જરાઈ પડ્યા. (સોવિયેટ પ્રજાએ એ ૧૦૪ જણને બચાવવા માટે બગીરથ પ્રયાસો કર્યાં. અને રશિયન વિમાનીઓ આ બધામહાપાઠકોને વિમાન મારફત બચાવીને સહીમલામત લઈ આવ્યાં આ પરાક્રમ અત્યંત હતું.

આ વિમાનીઓને “ સોવિયેટ સંઘના વીર ” તું જિરફ આપ્યું તે
 યોગ્ય જ હતું.

લાંબા વખતની તૈયારીઓને અંતે હવે મધ્ય ઉત્તરધ્રુવના
 પ્રદેશને મર કરવાનો કાળ આવી પહોંચ્યો. આ પ્રદેશમા ઉત્તરધ્રુવનો
 પોતાનો મમાવેશ પણ થઈ જતો હતો. અમે ઉત્તરધ્રુવની પાછળ
 સર્વશક્તિથી પડ્યા હતા. કેવળ ઉત્તરધ્રુવની મુલાકાત લેના કે તેના
 ઉપર જઈને ઊંડી આવડું એનાથી અમને મંતોપ થાય એમ ન
 હતું. અમારે તો ત્યાં વમાહન કરવી હતી. તે પ્રદેશનો અવદેશીય
 અભ્યાસ કરવો હતો. અમારે એને વમવા યોગ્ય બનાવવો હતો.
 અમારે દેશની અને તે મારફત મમત્ર જગતની આર્થિક અને
 માંસ્કૃતિક પ્રગતિમાં એક અપૂર્વ ઉમેરો કરવો હતો. સૌથી પહેલાં
 તો ઉત્તરધ્રુવનો અભ્યાસ કરીને તે મારફતે રશિયાથી ઉત્તરધ્રુવ
 થઈને અમેરિકાનો વાયુમાર્ગ ખુલ્લો કરવામાં અમારે મહત્ત્વ કરવી
 હતી, અને અમે તે મિદ્ધ કરી ગયા.

મરકારની ધરવાનગીથી અમે ઉત્તરધ્રુવના પ્રદેશમા તગતા
 હિમ-પ્રદેશો ઉપર એક વિજ્ઞાન મંદિર બિંબું કરવાનું નક્કી કર્યું.

અમે વિમાન માર્ગે ત્યાં ગયા, જ્યાં વિમાનો ઉત્તરધ્રુવ ઉપર
 ઊતર્યા. ત્યાં એક ધાણું બિંબું કર્યું. જ્યાં વિમાની એક પણ
 માણુમના છવની હાનિ વગર અને અકસ્માત વગર મહીમસામત
 પાછા ફર્યા.

આ મહાન કાર્યની મિદ્ધિ થતા પાછળ તે કાર્ય જેમણે
 હાથમાં ધર્યું હતું, તેમને મજેલી ઉત્તમેત્તમ તાલીમ, પોતાના
 ધ્યેય વિશેનું સચોટ જ્ઞાન, અને અમારી માતૃમુખિએ અમને
 સોપેલા કામને પાર પાડવાનું અટક નિશ્ચય જળ હતા.

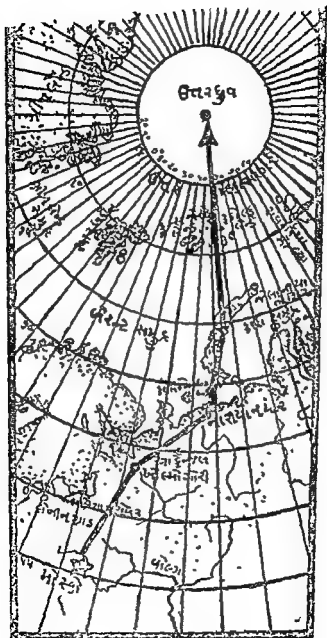
આ પુસ્તક વખતે પણ આ મહાન કાર્યનો માતૃ-

દાર જ છે. આ આખું વૃત્તાંત નિરાડંબર અને નમ્ર છે. આ પુસ્તકમાં કોઈ ઉશ્કેરાટ ભર્યા અકસ્માતોની આશા ન રાખશો. તેમ કુદરત સામેના ભયંકર યુદ્ધોના વર્ણનની પણ આશા ન રાખશો. જ્યારે કુદરત જીએ છે કે મારી સામે આવનાર માણસ યુદ્ધ માટે પૂરેપૂરો સજ્જ છે, તે એકલો નથી પણ તેની પાછળ કરોડો માનવીઓનો હાંકણો પ્રેમ છે, ત્યારે તે નમ્ર બની જાય છે. આ વખતે કુદરતને પહેલેથી જ નમતું આપવું પડ્યું હતું. અને મનુષ્ય સાથે સંધિના કરારો કરવા પડ્યા હતા.

લેખક ઓટમેન એક પત્રકાર છે. તે આખો વૃત્તાંત બહુ જ કાળજીપૂર્વક લખે છે. તે ક્યાંય અતિશયોક્તિ નથી કરતો. રાજ-બીરાજની અને કંઠાળો આવે એવી, શુષ્ક ગણ્યા એવી વિગતો ઉપર તે ખાસ ભાર મૂકે છે. પોતાની દરજ્જને અદ્ય કરવામાં ખૂબ જ કાળજી રાખનારા આ પ્રવાસીઓની મૈત્રી, સહનશીલતા, એ બધાને બરાબર રજૂ કરે છે. લેખક, મારા પ્રિય મિત્રો અને સાથીઓને ખૂબ જ સરળચિત્ત અને નમ્ર ચીતરે છે, તે ખરેખર સત્ય જ છે. સાથે સાથે એ પણ સત્ય જ છે કે આ નમ્ર ભોકો જ સાચા વીરો હતા. તે એક એવા દેશના પ્રતિનિધિઓ હતા કે જે દેશ દેવળ પોતાના જ પ્રશ્નો નહિ, પણ જગતની પ્રગતિ-શીલ માનવતા માત્રના પ્રશ્નોને ઉઠેલી રહ્યો છે.

પ્રોફેસર ડો. રમીડટ.

ધરતીને મથાળે



પ્રકરણ ૧ લું

સુને ૧૯૩૭ ના મેની ૫ મી તારીખે એન ૧૬૬૬ તું વિમાન ગોલ્ડોવોન વિમાનીના સુકાનીપણા નીચે ઉતરનું ઉપર એક ચક્કર મારી વાળના ગાંઠ પડ્યામાં છુપાઈને પાછું રડોલ્ડેન્ડ ઉપર આવી ગયું. ૨૧ મી મેએ માછકલ વોડોપિયાનોવ નામનો વિમાની બારે ચાર એન્જિનવાળાં એક વિમાનને આ ઉતરનુંવની ' હિમભૂમિ ઉપર ઉતારવામાં સફળ થયો. આ વિમાનમાં ઉતરનુંવના પ્રવાસમંડળનો તેના પ્રોફેસર સ્મીડટ પણ હતો. એ ઉપરાંત મુખ્ય સુકાની રિપરિન, બીજો વિમાની બાલુરફીન, પેપેનીન અને તેના વૈજ્ઞાનિક સાથીઓ, યાંત્રિકો, બેનાર-યાંત્રિકો પણ હતા. સોવિયેટ વૈજ્ઞાનિક યાણું આ ઉતરનુંવના તરફ હિમ-પ્રદેશ ઉપર રચાપવામાં આવ્યું. ૨૬ મીએ ચાર એન્જિનવાળાં બીજાં ૩ રાશરડી વિમાનો ત્યાં આવી પહોંચ્યાં. તેઓ સાકાલ્મ ટન નેટલો સામાન ભરી લાવ્યાં હતાં. તેમાં વૈજ્ઞાનિક સાધનો, ખોરાક તથા જરૂરી ચીજો વગેરે હતાં. લગભગ ૩૫ નેટલા સોવિયેટ નાગરિકો આ ભૂમિ ઉપર ૧૧ થી ૧૬ દિવસ સુધી રહ્યા.

ત્યાં રહીને અનેક કામની વૈજ્ઞાનિક અવલોકનો કર્યા. વિમાનો પાછાં ઉત્તરદ્રુવથી રોકાઈને અને ત્યાંથી મોરકો પહોંચી ગયાં.

આર જાણુ આ દિશામાં ઉપર પાછળ રહ્યા. છતાં પેપેનીન આ ચાણુનો નેતા હતો. અર્ન્સ્ટ કેન્ડલ બેતાર યાંત્રિક, પિટર શિર્શોવ જલચાંચી અને મુજન ફિયોડોરોવ લોહચુંબક ટાંચી હતો. આ ચારે જાણુ સાંગા કાળ સુધી અધ્ય ઉત્તર દ્રુવમાં રહીને આ અદ્ભુત પ્રદેશના મુગમૂતાં રહસ્યોને શોધવા મથવાના હતા.

આ બધા શું કામ ત્યાં ગયા? ત્યાં આટલો લાભો કાળ રહેવાનું તેને કેમ સૂઝ્યું? આ સોલિયેટ નામરિકો ત્યાં શું કરતા હતા?

ધરતીના મથાળે પહોંચવાના માનવીના પ્રયત્નોનો ઇતિહાસ ધણો જૂનો છે, એટલું જ નહિ પણ એટલો જ કુશળ છે. ઉત્તર-દ્રુવના માર્ગે અનેક સાહસિક વીરોનાં હાડકાં વેરાયેલાં છે. વૈજ્ઞાનિકો, વેપારીઓ, સૈનિકો, માદસિંકો, આવા અનેક જાણુ ઉત્તર-દ્રુવની શોધમાં નીકળેલા છે. તેમણે કેટલાંય કપ્પો મદન કર્યાં છે. કુર કુસતની સાથે રહીને-ઘડીને ધણીએ પોતાના પ્રાણ ખોયા છે. છતાં માનવજાતિએ નિરાશ થયા વગર પોતાના પ્રયત્નો ચાલુ જ રાખ્યા છે. કોઈ એક જાણુ લોહચુંબકની જોડે ઉત્તરદ્રુવે અનેક માનવીઓનાં સ્વપ્નાંઓને પોતાના તરફ ખેંચ્યાં છે.

ઇ. સ. પૂર્વે ૩૨૫ માં પીથીયાસ નામના ગ્રીક સૌથી પહેલાં ઉત્તર તરફ દરિયાઈ માર્ગે ખુલ્લો કર્યો. પોતાના એક નાનકડા વહાણમાં બેઠીને તે સ્કોટલેન્ડના બેટા સુધી પહોંચેલો. આ પછી લગભગ ૧૦૦૦ વર્ષે નોર્મન અને વાઇકિંગ લોકો ઉત્તર તરફ ગયેલા પણ ખરેખરા પ્રમાણિક પ્રયત્નો તો ૧૬ મા સદીમાં જ પહેલી વાર થયા. અંગ્રેજ અને વહાલ વેપારીઓએ હિંદ અને ચીન પહોંચવા માટેના નવા જલમાર્ગની શોધમાં ઉત્તર સમુદ્રો મારફતે પહેલવાની શરૂઆતની શોધ કરવા માંડી. ઇ. સ. ૧૫૫૩ માં એડ

મંડળ નીકળ્યું. તેનું નામ ‘અત્યાર સુધી અજાણ્યા અને દરિયા-
માર્ગે જ્યાં નથી જઈ શકાયું’ તેવા દેશો, બેંગા, રાજ્યો, પ્રદેશો,
મહારાજ્યોની શોધ માટેનું વેપારી સાહસિકોનું ‘મંડળ’ એનું હતું.
તેમણે એક ખાસ પ્રવાસમંડળ ઉત્તર રેખાશ્રમા યર્ધને ચીન તરફ
મોકલવા માટે તૈયાર કર્યું. તેમાં ત્રણ વહાણો હતા. તેમાંના બે
વહાણોને મુર્મીરક કિનારે આખો શિયાળો ગાળવો પડ્યો. તે
વહાણોમાંના એકેએક માણસ ઠંડી અને રક્તપિત્તથી મરી ગયા.
ત્રીજું વહાણ ડવીના નદીના મુખ સુધી પહોંચ્યું અને ત્યાંથી તેણે
મોરડો સાથેનો વ્યાપારી વ્યવહાર શુરૂનો મૂક્યો.

ખીજાં અનેક પ્રવાસ મંડળોએ આ દિશાના જલમાર્ગો
શોધવાનો પ્રયત્ન કર્યો. કેટલાક વહાણો દૂર ઉત્તર સુધી ગયા પણ
ખરા, અને તેમાંના કેટલાક પાછા ફર્યા. ખીજાનો તો પત્તો જ ન
લાગ્યો. ગયા સૈકામાં નોર્મનશોટ્ઝ નામના એક પ્રવાસીએ યુરોપ
અને એશિયાના આખા ઉત્તર કિનારાનો પ્રવાસ કર્યો હતો. તેમાં
તેને બે વરસ લાગ્યા. આર્થિક દૃષ્ટિએ આ પ્રવાસનું કાંઈ મહત્ત્વ
ન હતું. આ પછી પણ અનેક પ્રવાસો થયા, પણ તેનું કંઈ
પરિણામ ન આવ્યું. ઠેક ૧૯૩૨ માં સોવિયેટ દિમનાશક વહાણ
‘સાઇખીરીઆકોવ’ને લઈ ને ઓટો રમીડટ અને કેપ્ટન વોરેનીન
નીકળ્યા હતા, અને એક જ મહિને આકેં જલથી ઠેક પેસિફિક
સુધીનો પ્રવાસ કર્યો, ને એ મહાન જળમાર્ગ શુરૂનો મૂક્યો. આ
રસ્તે આજે અનેક કાફલાઓ આવજા કરી રહ્યા છે.

ખુદ ઉત્તરધ્રુવના વિજયની કથા કાંઈ ઓછી રોમાળ્યક નથી.
જ્યાં પૃથ્વીના આખા ગોળાની એકેએક રેખાઓ મળે છે, અને
પાછી ફરે છે, તે જિન્ડુનું આકર્ષણ ઓછું નથી મળ્યે વહાણ,
ફતરાગાડી, વિમાન અને સજમરીન સુદાનો ઉપયોગ આખા કર્યો
છે. આગળ ને આગળ વધતા વધતા અનેક નવા દેગો, ટાપુઓ

શોધાયા. માણમે ત્યાના પાણીનો અને પ્રવાહોનો અભ્યાસ કર્યો, ત્યાની વનસ્પતિ અને જીવનસૃષ્ટિનો અભ્યાસ કર્યો, પણ લગભગ એક સેકા સુધી એક પણ પ્રવાસ તેના ધ્યેય સુધી પહોંચી ન શક્યો. પહેલો પ્રવાસ પ્રવાસીનીર ફિડ્જોફ નાનસેન પોતાના કામ વદાણુને બરફના પ્રવાહમાં નાખીને તે મારફતે ઉતારકુવ પહોંચવા નીકળ્યો એ હતો. તેનો વિચાર સિદ્ધાંતની દૃષ્ટિએ યોગ્ય હતો, પણ વ્યવહારદૃષ્ટિએ બરુબર ન હતો, બરફનો પ્રવાહ ઉતારકુવના મધ્યબિંદુથી પસાર થવાને બદલે ત્યાથી ૩૦૦ માઇલ દક્ષિણમાંથી વહેતો હતો. નાનસેને વદાણુને પડતું મૂકી કૂતામાંડીમાં બેસીને તે મધ્યબિંદુએ પહોંચવાનો પ્રયત્ન કર્યો. પણ તે આમરણાત પ્રયત્નો પછી પણ માઃ ૮૬૦૧૪' ઉત્તર સુધી પહોંચી શક્યો. ત્યાથી તે તેના એકમાત્ર સાથી સાથે પાછો કર્યો. પાછા ફરતાં કાન્ઝ બેસેફમેંડમાં તેણે શિયાળો ગાળ્યો. અને બીજો વરસે નોવે પહોંચ્યો. એ પછી થોડા વરસોએ એજીઝીના ડયુકે એક ઇટાલિયન પ્રવાસમંડળ ઉપાડ્યું, તેમાંની એક ડુકડી કેપ્ટન કેગનીની સરદારી નીચે આગળ વધીને નાનસેનની હદથી પણ લગભગ ૩૭ માઇલ આગળ પહોંચી ગઇ, અને ત્યાથી પાછી ફરી તેમાં તેના ત્રણ માણસો મરી ગયા. નાનસેને પોતાના પ્રવાસ દરમિયાન વૈજ્ઞાનિક દૃષ્ટિએ ઘણી ઉપયોગી માહિતી એકી કરી હતી. તેના પ્રમાણ- મા આ મંડળ કંઈ ખાસ કરી ન શક્યું.

આના જોટ્યો જ નિષ્ફળ છતાં થયેા વધારે કરણ્ય એવો પ્રવાસ હવાઇ માર્ગે થયો હતો. ઇ. સ. ૧૮૬૭ માં સોલોમન એન્ડી નામના સ્વીડનના એક ઇજનેરે એક " મરુડ " નામના જલ નામાં ઉતારકુવ તરફ સફર ઉપાડી તેની માથે બીજા વૈજ્ઞાનિકો હતા. કેટલાય વર્ષો સુધી આ સફરના પરિણામ વિષે કાંઈ માહિતી નહોતી મળી. ફક્ત એટલી માહિતી મળી હતી કે આઠ કયાકની

સર બાદ એન્ડ્રીએ જરફ દપર એ લોહાના ડબ્બામા મદેશાની ચિટ્ટી નાખી હતી તે પછી બીજે દિવસે એક મદેશવાદક કબૂ તરને છૂટું કબૂ 'હા'. આ કબૂતર એ નોર્વેના વેપારી વહાણના હાથમા આવ્યું હતું. ૩૩ વર્ષ બાદ ૧૯૩૦મા એક નોર્વેનિયન પ્રવાસમંડળને આ એન્ડ્રી તથા તેના મોથીઓની લાગો વ્હાછટ બેટ પર મળી આગી હતી. તેમની પડખે જ તેમની નાકપોથીઓ, રોજનીશી, માધનો, વસ્ત્રો, હથિયારો અને ખોરાક પડ્યા હતા. રોજનીશીની નોમો કપરથી જણાયું કે આ આખી મફત એ પછી એ ઇવનેચ અકરમાતોથી ભરેલી હતી ગ્રિપડ્યા પછી તરત જ 'ગાન્ડરોપ' તૂટી ગયા અને કોથળીમાથી ગેમ નીકળવા લાગ્યો. આખો ડબ્બો અને વાર જરફ માથે અથડાતો હતો ત્રીજે જ દિવસે એન્ડ્રીએ હવાના વાલ્વ ખુલ્લા કરી દીરા અને ૮૨૦૫૬' ઉત્તર પામે ગતર્થો સાથી પગે ચાલીને તેઓ ફ્રાન્સ જોસેફનેન્ડ જવા નીખ્યા. એક જજરો જરફનો પ્રવાહ તેમને તેમની પહોચવાની જગ્યાથી ક્યાનો ક્યા હમડી ગયો. માનનીની શક્તિની હક ઓળગી જાય એવી ભગીચ મહેનતે તેઓ આખરે વ્હાછટ બેટ પહોચ્યા. ત્યાં તેઓ મરણ પામ્યા. ઉત્તર-ધ્રુવ દપર પહેલવહેનો પગ મૂકનાર રોબર્ટ પિયર્ગ નામનો અમે રિક્ત પ્રવાસી હતો. આ ધેર મિલ્ક કરવા માટે તેજે પોતાના જીવનના ૨૩ વરસો કાઢી નાખ્યા હતા. જહુ જ મળજીપૂર્વક અને પદ્ધતિપૂર્વક તે એક પછી એક કિશ્વાઓને ભેતો ભેતો ઉત્તર-ધ્રુવના મંધગિન્ડુ તરફ આગળ ને આગળ વંધ્યો. અનેકવાર આ પ્રયોગમા ફરીને તેનો તેજે ખૂન અનુભવ મેળની લીધો હતો. ખામ કરીને કૂતનાગાડીનો કપયોગ તેજે જરાજર લીખી લીધો હતો. આખરે ૧૮૦૮મા રોબર્ટ પિયર્ગે પોતાનું ક્યવ માધ્યુ. ત્યાં લગભગ ૩૦ મ્લાસ રહીને તરત જ પાછા ફર્યો, મન્યુ કે ઉત્તર

ધ્રુવની વમત પાસે આવતી હતી, અને તેનો ખોરાક ખૂબ આગ્રે હતો આ જહાઝર અમેરિકને કંઈ ખાસ વૈજ્ઞાનિક અવનોકનો મ્યાં ન હતા તેણે કતધ્રુવના સાગરની ઊંડા માપવા પ્રયત્ન કર્યો હતો, પણ માપની દોરી ૨૭૪૨ મિટર સુધી પહોંચ્યા પછી તૂટી ગઈ પિયરીના પ્રવાસનું કોઈ મુખ્ય પરિણામ આપુ હોય તો તે જો કે આ ઉત્તરધ્રુવના સમુદ્ર માટેના કેટલાક ભ્રમો તેણે બાબ્યા કેટલાય વૈજ્ઞાનિકો એમ માનતા હતા કે મધ્ય ઉત્તરધ્રુવ ઉપર જમીન છે, અને કેટલાક એમ માનતા હતા કે ત્યાં જરૂર નથી પિયરીએ જોયું કે ઉત્તરધ્રુવ જરૂરથી હવાયનો છે એટલું જ નહિ પણ તે પ્રેશ તેની આસપાસના વિશાળ પ્રેશથી જરાય દુર પડતો નથી

[આ પત્રી જે અનેક નાસો થયા, તેમાં એક રશિયન પ્રવાસીનો ઉલ્લેખ પણ કરવો જોઈએ એગર સેડોવ નામનો એક પ્રવાસી ૧૮૧૨માં પોતાના વહાણ 'સેટ ફ્રાન્ક'માં બેસીને ઊપડ્યો બારે જરૂરને લઈને તેને 'નોવાયા ઝેમ્લા'માં રોકાઈ જવું પડ્યું બીજો વખતે તે વહાણ કાઝ બેસેફનેન્ડ પટોચ્કુ ફરી એક અખાતમાં 'કુકના બેટ' ઉપર તેણે શિયાળો ગાળ્યો આ અખાતનું નામ તેણે પેમિક્કિ અખાત પાડ્યું આ શિયાળા દરમિયાન આ મડળના બધા ૫ મણસોને રક્તપિત લાગુ પડ્યો આમ છતાં ૧/૧૮ ના ફેબ્રુઆરીના ૧૧ મી એ સેડોવ તમા બે ખનાસીઓ પગે ચાલીને ધ્રુવ તરફ જવા ઊપડ્યા સેડોવની બીજારી મબીર થતી ગઈ અને સાતમે દિવસે તેને ખોરાકની માંગમાં સ્થૂં રહેવું પડ્યું છતાં તેણે પોતાનો પ્રવાસ ઉત્તર દિશામાં જ ચાલુ રાખ્યો તેના સ્થિતિ વધારે ને વધારે મબીર થતી ગઈ રોડફેલેન્ડ પહોંચના પહેલાં તેમને વચ્ચે પગાવ નાખવાની પ્રજા પડી ત્રણ દિવસ સુધી જરૂરના બનાકર વાવાઝોડાએ સેડોવ જે તખ્ખા સૂતો હતો તેને હનાવી નાખ્યો ખનાસીઓએ તેને માટે જોઈલું ચર્મ શકે તેટલું કપડું તેને

ગરમી આપવા માટે પ્રાઇમસને મતત મળ્યો. આયુ રાખતા હતા. પણ માર્ચની ૫ મીએ તે શ્રુત્ય પામ્યો. તેના સાથીઓએ તેને લા દફનાવ્યો, અને અનેક મંકડો વેડીને તેઓ તેમના મૂળ મુકામે પાછા ફર્યા.

વિમાન વાહનની શોધખોળો જેમ જેમ આગળ વધતી ગઈ તેમ તેમ ઉત્તરદ્રુવ પહોંચવાના પ્રયાસો વધતા ગયા. ૧૯૨૫ માં પ્રવાસી રોઆલ્ડ એમુંડ્સન જે વિમાનો લઈને ઉત્તરદ્રુવ જવા નીકળ્યો પણ ૮૭° ૪૪' આગળ તેને નીચે જતરવું પડ્યું. એક વિમાન ભાગી ગયું, પણ ખીજા વિમાને એમુંડ્સન તથા તેના સાથીઓને મહા મુશ્કેલીએ પાછા આણ્યા. ખીજો વરસે એક અમેરિકન વિમાની ખાવડ, સ્પીટ્ઝર્ગનથી જીડીને ઉત્તરદ્રુવ ઉપર પહોંચ્યો, અને લાં જતર્યા મિવાય પાડો ફર્યો. જે દિવસ પછી 'નોર્વે' નામના વિમાનમાં એમુંડ્સન નોખાઈ અને ખીજા સાથીઓને લઈને ફરી ખાવડ ઉત્તરદ્રુવ ઉપર જઈ આવ્યો. નોખાઈય ફરી ૧૯૨૮ માં 'દટાલિયા' નામના વિમાનમાં એસીને જડ્યો હતો. પણ તેણે હવાઈમદાજ સ્પીટ્ઝર્ગન પાસે ટૂંકી પડ્યું. તે મંડળા ના કેટલાક માણસોને સોવિયેટ વિમાનીઓ તથા એક સોવિયેટ હિમ-વિનાશિકાએ બચાવી લીધા હતા, આ બનાવ તો હજી તાજે જ છે.

એટલે આપણે જોયું કે ૧૯૨૭ ના પ્રવાસ પહેલાં પણ માણસો ઉત્તરદ્રુવ ઉપર જઈ આવ્યા છે.

પણ આ લોકો લા પહોંચવા મિવાય ખીજું કાંઈ ફરી શક્યા નથી. ઉત્તરદ્રુવમાંના મધ્ય ભાગ હજી પણ જુગોળની જેમ વિજ્ઞાનની દ્રષ્ટિએ પણ એક સફેદ ટપકું જ છે. પહેલવહેલા સોવિયેટ પ્રવાસીઓએ જ આ મધ્યગિન્ડુ રહસ્ય ખોલ્યું, અને તે મદદ ટપકાને પૃથ્વીના નમ્યામાં જૂના નાખ્યું.

ધીમી ગતિએ છતાં મિચ્છવો, પદ્ધતિમં, વિચારપૂર્વક

પડેલી મોજનાઓ સાથે સોવિયેટોએ ઉત્તરધ્રુવના પ્રદેશને ડાળી નાખ્યા છે. સોવિયેટ સરકાર પાસે જે કાંઈ પાત્રિક શક્તિ હતી, તે તમામને એકીમાથે આ હુમલા માટે છોડી મૂકવામાં આવી હતી. ઉત્તર સમુદ્રના કિનારાઓ ઉપર અને ટાપુઓ ઉપર, એક પછી એક યાત્રુઓ નાખીને તેને મજબૂત કરવામાં આવ્યા હતાં. આ યાત્રુઓ હવામાન, સમુદ્રપ્રવાહો અને તેના બરફને બરાબર અભ્યાસ કરતાં હતાં. વરમોવરસ મજબૂત દિશાવિનાશિકાઓ, બરફને માટે ખાસ બાદેલા વહાણો, અને વૈજ્ઞાનિક ગ્રાધખેળો માટે ખાસ તૈયાર કરેલા જહાજો, નવાં નવાં યાત્રુ નાખવા, નવા નવા ટાપુઓ શીધી કાઢવા અને નવી નવી માહિતી ભેગી કરવા નીકળી પડતાં હતાં. આ કેવળ કાલ્પનિક કે સૈદ્ધાંતિક ગણતરીએ નહોતું થતું. આ બધી પ્રદર્શિઓના મધ્યબિન્દુમાં તે આ ઉત્તર-ધ્રુવ પ્રદેશ ઉપરના વિજયની સંપૂર્ણ યોજના હતી અને વિજય પછી સોવિયેટ મંદિરા મવદેશીન વિજયની યોજનાના વર્તુલનો એક ભાગ માત્ર હતો.

‘સાઈમીરીઆકોવ’ અને ‘રોસ્ચુસ્કીન’ની સફરથી ધ્રુવ યાત્રુઓના અવગોઠનો, અને અનેક પ્રવાસોના પરિણામે ઉત્તર-ધ્રુવનો જળમાર્ગ એક ધીરી જલમાર્ગ બની ગયો. આ જલમાર્ગને પરિણામે અતિ ઉત્તરધ્રુવના કિનારાઓમાં નવું જા હવન આવ્યું. અનેક નવા ઉદ્યોગો હવાતીમાં આવ્યા અને ઉત્તરધ્રુવની અનેક ભવિષ્ય લોકોમાં નવી સંસ્કૃતિનો ઉદ્ભવ થયો. બંદરો, મરખાના, કોલમાની અને લોહાની ખાણો આ ક્ષેત્ર ધ્રુવકિનારે જાહેર આવવા પાગી. ગાળાઓ, આનંદચૂહો, નાટ્યશૃંગે, સ્વાખાના બધાના લગ્ના નવા શહેરો ને મામડા વચવા લાગ્યા.

એક પછી એક પગને સોવિયેટ મુમાફરોએ આ ઉત્તરધ્રુવના મંથનિન્દુ કરતો ધેરો નાખવા માડ્યો હતો. ઉત્તરમાં જોયે ને જોયે

મગજૂત યાજ્ઞોમાં નંખાતા જતા હતાં. આ ઉત્તરધ્રુવના વિગવની કયા, સાથે પ્રોફેસર ઝોટો સ્મીટનું નામ જણુ જ ગાઢ રીતે લેખાયેલું છે. તેણે પોતે અનેક મહત્વના અને જવાબદારીવાળા પ્રવાસોમાં ભાગ લીધો હતો. આપણા કાળના એક સર્વશ્રેષ્ઠ ઉત્તરધ્રુવ પ્રવાસી તરીકેનું ગિરુદ તેણે મેળવ્યું છે. તેણે કામ લેમકેસેન્ડ પરના પહેલા પ્રવાસનું નેતૃત્વ લીધું હતું, તે પછી 'સાઇબીરીયાકોષ' અને 'શેયુમ્કીન' ની મરદારી પણ તેણે જ લીધી હતી. તેની જ દેરવણી હેઠળ વેપારી વહાણોનો એક આખો કાફલો પશ્ચિમથી પૂર્વ સુધી આ જલમાર્ગે ઘડ જવાનું આટપટું કામ પાર પાડ્યું હતું. એટલે ઝોટો સ્મીટને આ ઉત્તરધ્રુવના હવાઇ પ્રવાસનું નેતૃત્વ મળ્યું તે કાંઈ એમ ને એમ નથી બન્યું.

, એક થણું જરાજર મગજૂત થઈ ગયું છે, એમ ખાતરી થયા પછી જ ખોજું થાણું એથી ઉપર ઉત્તરમાં, નખાવું, અને એ પણ ત્યારે જ કે જ્યારે ધ્રુવખંડ વિશે અમુક માહિતી ન મળવાથી એ આખા પ્રદેશની સંપૂર્ણ માહિતી મેળવવામાં અડચણ નડતી હોય. સોવિયેટ મંઘને ઉત્તરધ્રુવની જરૂર હતી, અને તેથી જ તેના પર વિશ્વ મેળવવા તેણે ચલાઈ કરી.

પ્રથમ કેવળ ધ્રુવ ઉપર પહોંચવાનો ન હતો, એ કામ તો ફેરલાય વર્ષો પહેલાં પણ સોવિયેટ વિમાનીઓ કરી શક્યા હતા. પણ એ પ્રવાસનું પરિણામ કાંઈ પણ જનનો વૈજ્ઞાનિક કે વ્યવહારુ લાભ ન કરી શકત. એટલે જ સોવિયેટ સરકારે નક્કી કર્યું કે એક મોટો હનાઈ કાફલો ઉત્તર ધ્રુવ માટે તૈયાર કરવો. આ કાફલો કેવળ ત્યાં પહોંચે એટલું જ નહિ પણ પોતાની સાથે એક મોટું થાણું ન ખવડાવે સરંજામ લેતો જાય. એટલે કે એ પ્રદેશનો કબજો લે, અને તેનો મર્ચાન્ડાઈઝ અબ્યામ કરે. આ ભગીરથ અને જટિલ કામ 'ઉત્તર જલમાર્ગ મહાન' ને સોંપવામાં આવ્યું.

(આ સોવિયે પ્રવાસમંડળને ઉત્તરધ્રુવમા આટલો બો ૨ ગુ કામ હતો ? તેમને ધ્રુવપ્રેશના હવામાનનું ચોક્કસ જ્ઞાન મેળવતું હતું આ હવામાનમા ચતા ફેરફારો, તેની સ્વરૂપો આ ફેરફારનું અસરો, સુગ્રેષ અને એશિયાના હવામાન ઉપર આ હવામાનનું થતી અસરો, આ બધાનું તેમને જ્ઞાન મેળવતું હતું આ ધ્રુવ પ્રેશમા બરફના વટેણો કયા નિયમ અનુસાર ચાલે છે આ પ્રવાસનું સ્વરૂપ તથા સ્થિતિઓ, અને ધ્રુવના સમુદ્રના સમુદ્ર હવાનની તેમને શોધ કરવી હતી આ ધ્રુવ ઉપરના યાયાના કાર્ય ક્રમમા જીવિજ્ઞાનશાસ્ત્રીના પ્રશ્નો, પૃથ્વીના ગોળામા રહેના લોકોનું જીવન તત્ત્વનું અવલોકન, અને ખગોળના અવલોકનને તે સમાવેશ થતો હતો આ કામનું મહત્ત્વ અમાધારણ છે આ જાણના પરિણામે કેવળ સોવિયે રશિયાનું અને જર્મનનું વિજ્ઞાન સમૃદ્ધ થશે એનું જ નહિ પણ તેના ઇટાલિ વ્યવહારુ પરિણામે આવશે હિમપ્રવાહના નિયમોનું જ્ઞાન ધ્રુવમુદ્રના માર્ગના અનેક પ્રશ્નોનું સમાધાન કરી શકશે, આખા સોવિયે સઘના હવામાનનો વતારો ધણી વધારે ચોક્કસપણે કરી શકાશે હવામાનમા થશે જોયે સુધીમા ઉડવનોમા આવતી મુશ્કેલીઓને મધ્ય ધ્રુવપ્રેશમા થતા લોકોનું નિહાળ ફેરફારોનું જ્ઞાન થશે અસર મળી શકશે સૌથી છેલ્લે આ ધ્રુવપ્રેશમાના યાયાને લીધે ધ્રુવ પ્રેશને વીધીને રશિયા અને અમેરિકા વચ્ચેનો વિમાન-વ્યવહાર વ્યવસ્થિતપણે ચાલુ થઈ શકશે]

હવામાનના મુશ્કેલ સંયોગોને લીધે આ ધ્રુવ વિમાનમાર્ગ ખૂબ મુશ્કેલ બને છે એ જાણીતું છે અત્યાર સુધીના બધા પ્રયત્નો નિષ્ફળ ગયા છે આ ધ્રુવનિહાને વીધીને જતો દરમિયાનમાર્ગ કંપળ સહેનો છે એટલું જ નહિ પણ ટૂંકા પણ છે કંપળ તે પ્રેશના હવામાનના અજ્ઞાનને કારણે જ વિઠ્ઠા આવે છે ધ્રુવ

પ્રેશ ઉપરના ચાખામાથી નિયમિતપણે મળત હવામાનના વર્ત-
રાથી આ કામ સાવ સહેલું થઈ ગયું છે અને આપણે તેમજ
છીએ કે થાણું નખાવવા પછી એક જ મહિને આ જ વર્તમાને
આધારે ત્રણ સોવિંચેસ વિમાનો મોરબીથી કતાર અમેરિકા સહી-
મસામન પહોંચી શક્યા હતા. આ રસ્તે ટપાલ, પ્રવાસીઓ અને
મામાન વિમાનમાગે જતા આવતા ઘણા જાણ એ મળી હશે હું
નથી રશિયા અને અમેરિકાના મધ્યસ્થ રાજ્યો વિમાન-વ્યવહારમા
જે પ્રગતિ કરી શક્યા છે, તે જોતા આ અિદ્ધિમા સકા થાય તેમ

નથી

ધ્રુવ-પ્રવાસીઓએ જે માર્ગક્રમ ધાર્યો હતો, તેમા ઉપર
ગણ્યાઓ તેટલા જ કામો નથી તેમના કાર્યક્રમ ઘણો વિગાળ અને
વિગતવાર છે, અહીં હું શિયાળાની ત્રણમા જ પાગ પાડવાના
થોડાએક કામો ગણાવું.

યુરોપ અને એશિયાના હવામાનને ઉત્તર ધ્રુવના વાતાવરણની
ક્રિયાઓ સાથે ધણો સંબંધ છે, એ તો જાણીતી વાત છે દક્ષિણ
માથી આવતો ગરમ પવન અને ઉત્તરમાથી ઉતરતા ઠંડા પવનના
મખૂડોના મિશ્રણમાથી ખૂબ ગૃચવણનર્થક પ્રશ્નો ઊભા થાય છે
ધ્રુવના હવામાનના પ્રવાહો નીચે સમક્ષીનેષ્ણ ક્રિષ્ણધમા વહે છે,
અને તેને લીધે તે પ્રેશનુ ઉષ્ણતામાન એકદમ નીચે જાય છે,
અને હવામા ફેરફાર થાય છે શિયાળામા ઉષ્ણતામાનના ધ્રુવાથી
બહુ જ માદ દિમ પડે છે ઉનાળાના પ્રવાહોને પણ ધ્રુવની હવા
સાથે સંબંધ છે શિયાળા દરમિયાનના આ ચાણાના વેદાનિકોના
અવલોકનોને પરિણામે એવી આસા બધાય છે કે હવામાનના
ઝટકાના વ્યવસ્થાપક પ્રશ્નોનું નિરાખરણ થશે અને પરિણામે
હવામાં વર્તારો વધારે ચેતન તથા ઘણા વખત પડેના પ્રા
શક્તિ

ત્યાંના જળપ્રદેશનો અભ્યાસ પણ કાંઈ ઓછો હપયોગી નથી. ૪૦ વર્ષ પહેલાં નાનમેને જોયું હતું કે આપ્લાંટિક મારગ એક મોટો વપારે ખાસગણો અને પ્રમાણમાં મરમ એવો જળપ્રવાહ ફિરારે ધ્રુવ મધુદમાં દાઢવે છે. પણ આ કામ પદાણુ-મોંથી ફરેવા અવગણનો આ ધ્રુવપ્રદેશની ફેર હપર રસાયનાં દત્તા આ અવગણનો ધ્રુવ પ્રદેશના અંતર્યા ભાગમાં ફેરવે અંગે સામુ પડે છે, એ કાર્થ ફલે શકે તેમ નહોતું. આને મળે ધ્રુવ પ્રદેશના જગ વિશે માસુ' જ્ઞાન મેળવવું મુશ્કેલ હતું. ધ્રુવ મધુદની ઊંડાઈની પણ કોઈ ને ખગર ન હતી. એવી પણ માન્યતા હતી કે ધ્રુવ પ્રદેશના જળમાં પ્રાણી જોડું કોઈ છે જ નહિ; કારણ કે ત્યાં નનાતન કાળથી જરફ છવાયેલો અને છ મહિના અંધકાર જ રહે છે.

ધ્રુવ હપરના શરૂઆતના જ દિવસોમાં આ જમ ભાંગ્યો. આપણે જોડું કે આ મંડળી મારફત પ્રાણીમાંથી ઘણા પ્રમાણમાં પ્લેંડેશન નામના તરતાં નાનાં જંતુઓનો મધુક અને ખીન' સૂક્ષ્મ જંતુઓ મળી આવ્યાં છે. અનેક પ્રકારના વૈજ્ઞાનિક માધનો-થી આ પ્રદેશની સપાટી હપર અને પ્રાણીની નીચે રહેલી શ્વસ્ટિ સંબંધનું પૂરું જ્ઞાન આપણને મળ્યું. ત્યાંના સમુદ્રના ઊંડાઈ અને મધુદનતા નંધારણનું પણ જ્ઞાન થયું. આ ધ્રુવ સમુદ્રના મરમ અને દડા પ્રવાહોનો શક્તિ, વિસ્તાર અને ખાસિયનોડું જ્ઞાન મળ્યું.

પદ્ધતિસરનું ખગોળનું જ્ઞાન અને લોહસુંજકીય અવધોનો પણ આ વિશાળ કાર્યક્રમનો અમલનો ભાગ છે. આને પરિણામે આ આખા પ્રદેશનો લોહસુંજકીય નક્શો દોરી શકાયો. ભૌગોલિક લોહસુંજકીય આપણના ખેચાણના મતા ફેરફારો, તેમાં થતાં ઘટાડાવધારો, એ જલ્દા સંબંધે આપણે જાણી શકીશું. જુદીજુદી

જ્યાએ પૃથ્વીના આકર્ષણના બળમાં પણ ફેરફાર માવ છે. આ બળમાં થતા વધારાધરાડાની મર્યામત્વીથી પૃથ્વીના અરેખરા કદનું પણ આપણને જ્ઞાન થશે, ભૂગોળમાપક ગણિતના અને ખગોળશાસ્ત્રીય જ્ઞાનમાં પણ આ વસ્તુ મહત્વનો ભાગ ભજવશે. ઉપરાંત આ ગુરુત્વાકર્ષણના નિર્માણના જ્ઞાનથી કુવચીતની ભૂમ્તર-રચના ઉપર પણ પ્રકાશ પડશે.

આ વિશાળ કાર્યક્રમને પકડાવી વળાવતી જવાજગરી ચારે જણુ ઉપર નાખી હતી પેપેનીન, કેકન, શિર્ગોવ અને ફિયોડોરોન આમાના દરેક જગે આ પ્રેગોમા અનેકવાર ભ્રમણુ કર્યું છે અને અનેક યાજ્ઞામા શિયાગો માળીને મદત્તવું અને મુશ્કેલ કામ કર્યું છે. પેપેનીન, તેની અખૂર જીવનગતિ, સુંદર વ્યવહારુ શુદ્ધિ, નિશ્ચય-જાળ અને પ્રમત્તરીનતા માટે જાણીતો છે. ઉત્તરધ્રુવ પ્રેશમા નેતા થવા માટે સૌથી વધારે યોગ્ય છે. અન્સ્ટર્ટ કેંકવ પડ્ડેઈ અને કુખત્તન શરીરવાળો છે. તે ઉત્તરધ્રુવ પ્રેશમા 'બેનાઝ સદેશ-વ્યવ-હાર'નો પિતા ગણાય છે શિર્ગોવ અને ફિયોડોરોવ આ સોવિયેટ નવમમાજના કુવાન પ્રતિનિધિઓ છે. તેમનામા શોધખોળ માટેની તમામ, અને નક્કર જ્ઞાન તથા અનુભવ બોળે છે.

આ પ્રવાસ માટેની તૈયારીઓ ખૂબ કાળજીપૂર્વક અને ધ્યાન દહને કરવામા આવી હતી. કુવ ઉપર યાજ્ઞું નાખનારો વિચાર પકેનવહેનો નાનસેને કર્યો હતો. પણ તેના વ્યવહારુપણા ઉપર સોવિયેટ નિષ્ણાતોમા ખૂબ જ ચર્ચા થઈ હતી આ ચર્ચામા ઉત્તર જાળમાર્ગ મડળના સભ્યો અને તેના પ્રમુખ ઝોટો સ્મીડ્ટ જ નહિ પણ અનેક વૈજ્ઞાનિકો, વિમાનીઓ અને જુદા જુદા યાજ્ઞામા ગહેતા મડળોએ પણ આ સ્વપ્નની સિદ્ધિ વિષે વિચારો કર્યા હતા. સ્મીડ્ટ કહે છે, “ આ વિચાર ખૂબ ધીમે ધીમે અમારામા પરિપક્વ થયેનો અને તેની પાછળ અનેક અનુભવોનું જાળ બરેનું હતું ”

પાંચ વર્ષ પહેલાં 'સાષ્ઠીરીઆદેવ'ના પ્રવાસ વખતે જ સ્ત્રીએ તે પ્રવાસમંડળના બીજા મળ્યો. સાથે ધ્રુવપ્રદેશની પરિસ્થિતિના વધારે વિશાળ અભ્યાસની જરૂરિયાત વિશે ચર્ચા કરી હતી. 'કેલ્યુક્રીન' વદાણુ વૃષા પછી તેમને જે લાખો શિયાળો તરતા બરફ ઉપર મઠવે પડ્યો હતો, તે દરમિયાન પણ આ વાત વારંવાર ચર્ચાની હતી. આ વિચારના અમલમાં એટલે કે ધ્રુવ-બિંદુએ શિયાળો માળવાના વિચારમાં સ્ત્રીએ જોટલા જ ઠંડાઈ એ જાણ્યું હતું. અનર્થ કેંદ્ર અને પીપર ગિર્ગોવ, તેમજ તે જ બરફના ખેટમાં રીતસર પોતાની કાર્ય માટેની હમેશ્વારી નોંધાવી દીધી હતી. વહેના બરફ ઉપર પડાવ નાખવાનો અનુભવ અહીં તેમને લગભગ આઠ અઢવાડિયાનો મળી ગયો હતો. આ અનુભવ તેમને બાક્યે જ મળ્યો હોત. આખરે એ પણ ધણીવાર મોટો ગુરુ બની જાય છે.

આ મહાન આકાશી સફળતા બીજા મહાન સાથી માધકેવ વોડોપિયાનોવ હતો. છેલ્લાં થોડાં વર્ષમાં તેનું નામ ધ્રુવ પ્રદેશની સાથે ગાઢ રીતે જોડાએલું છે. ધ્રુવ પ્રદેશની અનેક હવાઈ માર્ગો કાંતી શ્રુક તેનાથી અથવા તો તેના સહકારથી જ થઈ હતી. આ વિમાનીનું ઇવન પણ અસાધારણ અને અનેકરંગી છે. મોસો-કાવની જમ આ વોડોપિયાનોવની કથા પણ સોવિયેટ નવપ્રેક્ષના અનેક યુવાનોની વિશિષ્ટતાવાળી છે. "નાનપણમાં હું બરવાડ થવાનાં સ્વપ્નાં સેવતો," તેણે પોતાના સ્મરણમાં લખ્યું છે, "પણ કાંતિએ આ બરવાડના હોકરાનું સ્વપ્ન પાર પાડવા ન દીધું." રશિયાની કાંતિએ તેને એક વિમાની ધડ્યો. જોતજોતામાં તેણે આંતર-રાષ્ટ્રીય કાંતિ પ્રાપ્ત કરી અને 'સોવિયેટ સંઘના વીર'નો ઇત્યાદિ પણ મેળ થો એટલું જ નહિ પણ સોવિયેટ સંઘની મધ્યવર્તી કારેબારીના સભ્યનું સ્થાન મેળવ્યું. 'શેલ્યુરકીન', વદાણુના નિર્ધાર મુસાફરને ગચ્ચાવવામાં તેણે ભાગ લીધો હતો.

શિયાળામાં મોરકાથી ઠંઠ ગુકાટકા સુધી ઊડીને આવનાર તે પહેલ-
વહેનો હતો વળી તે જ પહેનો વિમાની હતો કે જેણે ઉત્તરધ્રુવ છ્ત-
વાના વિચારને ઝીંધી લીધો હતો મોટી ગ્રીમ જેવી કાયા, હિમનવાન
છતા એવો જ સાવધાન; કષ્ટના અને આર્થની ભક્તિ, કાર્યશીલતા
અને મૌનિકતા આમ મધ્ય જ ગુણો તેનામાં સાથે જ વસેલા છે.

શ્મીડટે આ માણુમને ઉત્તરધ્રુવ સુધીના ઉડુપનની અને ત્યાં
વસવાની યાત્રિક દષ્ટિએ યોજના ઘડનાનું કામ સોંપ્યું. જરાબર
નક્કી કરેલી તારીખે વોટોપિયાનોવે શ્મીડટના હાથમાં ' એક
વિમાનીનું સ્વપ્ન ' નામની નવવકથા મૂળી આ નવવકથામાં તેણે
આ આખા ઉડુપનની વૈજ્ઞાનિક દષ્ટિએ ખૂબ ઝીંચવડાઈ ધડેલી
યોજના મૌલિક અને સ્પષ્ટ રૂપમાં ઘડી હતી. ૧૯૩૬ ના ફેબ્રુ
આરીની ૧૩ મી તારીખે કેમપીનમાં શ્મીડટ ને સ્ટેલિન વચ્ચે આ
ધ્રુવપ્રદેશની સફર બાબતની ચર્ચા માટેની મુલાકાત ગોઠવનામાં
આવી શ્મીડટ ઉપરાત તેવાનેરફી, ઓમોવ અને બીજા પ્રખ્યાત
સોવિયેટ વિમાનીઓએ પણ આ ચર્ચામાં ભાગ લીધો. સ્ટેલિન
સૌથી વધારે એ વાત ઉપર જારે મૂક્યો કે આ પ્રવાસ ધણો જ
મહત્વનો છે, એ વાત સાચી, છતાં તેના કગ્લા વધારે મહત્વની
વાત માણુસોના જીવનની છે આ પ્રવાસોમાં જોઈલી શક્ય હોય
તોઈલી કાગ્લથી ઓછામાં ઓછી મનુષ્યહાનિ થાય તો જ આ
યોજનાને મંજૂરી મળે

શ્મીડટે આ તમનો હાબ લઈને પોતાની ઉત્તરધ્રુવ પરની
વસાહતની આખી યોજના રજૂ કરી સ્ટેલિન અને વોટોશિનાવે
એકેએક વિગતમાં ખૂબ બારીકાઈથી જીતરીને મવાતો પૂછ્યા. સ્ટેલિને
તે જ વખતે પૃથ્વીનો ગોળો મગાવીને પ્રતક્ષ અને ચોક્કસપણે આ
યોજના શ્મીડટની પાસેથી સમજી લીધી અને પરિણામે મરકારે
નિષ્ક્રય જાહેર કર્યો કે 'ઉત્તરધ્રુવ જાળમાર્ગ મડો' ધ્રુવપ્રદેશ પરની

એ સફર ગોઠવવી અને તે પ્રેશ પર થાણું નાખવા માટેની તમામ નામત્રી વિમાન માર્ગને ત્યાં પહોંચાડવી. આ આખી યાત્રાના નેતા તરીકે સ્વીડનની જાકોરાન થઈ. "અને ઉલોગખાતાના ઉપરીને આ પ્રવાસ માટેનાં વિમાનો તૈયાર કરવાનું કામ સોંપવામાં આવ્યું."

અનેક સકચાશકચતાનો વિચાર કર્યા પછી ઉત્તરદુધ જળમાર્ગ મડ્યો દુધખિંડુ ઉપર હલ્યા માટે તેની નીચી વધારે નીચેનું થાણું કાઢી જોડેકેન્ડ ઉપરનાં કોઈ એક જોડ ઉપર અને બંને ત્યાં સુધી રોડોફેન્ડ ઉપર નાખવાનું ઠરાવ્યું. 'પણ આ ઉત્તર પ્રેશમાં હવાઈ મેળનો' અને હવાઈ સફરનો ખ્યાલ તે જખ્યાએ જઈને મેળવી શકાય એવે વોડોપિયાનોવ અને તેની સાથે મોઝોટ્કીન નામનો એક ખીત્તો વિમાની ૧૯૩૬ ની 'વસંતમાં' મોસ્કોથી ક્રાંઝ જોડેકેન્ડ જવા વિમાનમાં ઉપડ્યા. આ હવાઈ સફર ખૂબ મુશ્કેલ અને આંદીઘૂટીરાળી હતી જરૂરનાં તોફાનો, વાદળા અને કાંઈ જાણી ન શકાય એવી પરિસ્થિતિમાં અનેકવાર આ વિમાનીઓને પાઠો જમીન ઉપર આવવું પડ્યું ને મોરી હવાની રોહ જોવી પડી. આ પ્રયાણે ઉત્તરમાં એક પછી એક પ્રેશો ઉપર કટકે કટકે ઠેકતા ઠેકતા વોડોપિયાનોવ આખરે રોડોફેન્ડ પહોંચ્યા. ત્યાં તેણે જોયું તો આ 'સ્થળ આખરી હલનાના' થાણા તરીકે ખૂબ જ અનુકૂળ હતું - " " " "

રોડોફેન્ડ ઉત્તર અક્ષાંશ ૮૧° ૪૧' અને ૮૧° ૫૦' ની વચ્ચે અને પૂર્વ રેખાંશ ૫૭° ૫૮' અને ૫૯° માં આવેલો છે. ક્રાંઝ જોડેકેન્ડ ટાપુમંડળનો આ સૌથી ઉપરનો ટાપુ છે. ઉત્તર દુધના ખિન્ડથી તે ૬૦૦ માઇલ દૂર છે. લગભગ સાઠ વર્ષ પહેલાં આ મુમાફરોને જડ્યો હતો. તે પછી અનેક મુસાફરો-ઓસ્ટ્રીયન, અમેરિકન, ઇટાલીયન-ત્યાં સુધી પહોંચવા મથ્યા છે, કેટલાક પહોંચ્યા પછી પણ જાગ્યે જ કોઈ પાઠ ફરી શક્યા છે.

આઠ વરમ પડેલા ઝોટો રમીડટની સરઘરી નીચે એક મંડળી, 'સેડોવ' નામના હિમનાશક વહાણમાં બેઠીને આ રેડોફરેન્ડ પહોંચેલી. ચાર વર્ષ પછી પડેલું મોવિયેટ ચાલું ત્યાં નખાયું, ને ચાર જણની દુકડીએ ત્યાં શિયાળો માળેલો.

આ બેટને આખરી હલ્તા માટેના યાજ્ઞ તરીકેની પમંદગી મળી. અહીં કુદરત માણુમની મહેમાનગતિ કરવા જરાય રાજી ન હતી આખો બેટ અરામર સજ્જડ ગરફના હાંટણથી ઢંકાયેલો છે. ફક્ત એક ટેક્ષીડ્ઝ અખાત પામે ઉનાળામાં જગ અરફ પીગળે છે અને ખીચુમાની કાળખાંઢ પથ્થરની જમીન દેખા દે છે. ટાપુના મધ્યમા કેટલીક ઢાંચી ટેકરીઓનાં મથાળાં કુદરતી હવાઈ મેકાન તરીકે કામ આવે એવાં છે. તે ટેકરીઓનો ઢાળ પળ બહુ જ ધીમો છે. બેટનો આકાર ઇંડા જેવો છે. લાંબગ ૨૨૦ ચોરસ માઈલનો તેનો ધેરાવો છે. તેની આબોદવા એની જમીન જોટલી જ અવળમંડી છે શિયાળામા અરફના વાવાઝોડાં અને તોફાનો લગભગ રોજ થતાં હોય છે. આખા વરમના અરમમાં ગરમ મામ જુલાઈમાં ઉધ્ધતામાન શૂન્ય સુધી રહે છે.

૧૯૪૬ ના ઝોગસ્ટમાં 'રમાનોવ' નામની હિમવિનાશિકા આ બેટના પ્રવાસે ઊપડી. તેમાં નવા યાજ્ઞાનાં મકાનો બાંધવાનો માલ તથા સાધનો, હવાઈ મેકાન બાંધવાનો સામાન, વિમાનો માટેનું તેવ, મોટરની જુદી જુદી ક્લો, શિયાળામાં રહેનારાઓ માટે ખાવાપીવાનો પુરતો સામાન, વૈજ્ઞાનિક યંત્રો, જમીન ખેડવાની મોટરો, ખટારાઓ વગેરે ભર્યા હતાં. ધ્રુવપ્રદેશ ઉપરના યાજ્ઞનો ભવિષ્યનો નેતા ઈવાન પેપેનીન આ પ્રવાસનો નેતા હતો. બેટન્ટ સમુદ્રના ઉત્તર ભાગમા આવેલો ભારે અરફ અને ક્રાંત જોસેફેન્ડમાની અનેક નાની નાની માસુદ્ધુનીઓમાં આ વહાણને ખૂબ મુસ્કેલી નડી. અનેકવાર આ વહાણને ખૂબ ચકરાવો

‘લેવો પડતો હતો. બે વાર રોડશ્વેન્ડની માવ પાસે આવ્યા પછી પચ્છ તેમને પાછું ફરવું પડ્યું હતું; કેમકે બધી ખાડીઓ બરફથી ભરેલી હતી.

ત્રીમ પ્રવલ વખતે એ બેટ ફરતા હવાયેલા બરફમાં અખાતને મળતું બારા જેવું શેષી કાઢ્યું. ત્યાંથી જમીન ઝુધી વળી ગેક માદલ સુધી બરફની મોટી મોટી પાટો તરતી પડેલી હતી. વળી એ કિનારાયા લગભગ દોઢ માદલ અંદરના ભાગમાં યાજ્ઞ નાખવાની જગ્યા હતી. કાંકાની અંદરના ભાગનો બરફ તો એવી રીતે હવા-ધથો હતો કે રીતમર રસ્તો બાંધ્યા સિવાય વહાણ પરનો બધો સામાન જમીન ખેડવાની નોઠર કે ખટારમાં નાખીને જાવી રાકાડ જ નહિ. મોટા મોટા બરફના ખડકોને સુરંગોથી ઉડાડી મૂક્યાં. નાના ખડકોને કાઢાળી પાવડાથી સાફ કર્યા. બરફની ઊંચી ચિરાડો ઉપર કામચલાઉ પૂલ ઊભા કરી દીધા. આ રીતે કામચલાઉ રસ્તો તૈયાર થયો. આખો માર્ગ બૂવબૂવામગ્ગીમયો અને કોઈ કોઈ જગ્યાએ તો ૩૫° ના ખૂણાના વાંકવાળો ડુરવો પડતો. રસ્તો બતાવનારાઓએ તનતોડ મહેનત કરીને આ માર્ગ આખરે ખુલ્લો મૂક્યો. સ્ટેશનએડના કારખાનામાં બનેના રાફતી ટ્રેનરોમાં ખીનોખીય સામાન ભરીને ધીરે ધીરે આ બેટ ઉપર ઊતર્યાં. યોજના પ્રમાણે દમ દિવસમાં બધો સામાન ઢલારી નાખવાનો હતો; પણ વહાણની મંડળી રાતદિવસ મંડી પડી અને પાંચ દિવસમાં આ સામાન ઉતારવાનું કામ પૂરું કર્યું.

સુધાર, પાંત્રિકો વગેરેને બેટ ઉપર મૂકીને આ દિશાવિનાશિકા પાછી ફરી. હજુ તો માંડ પેસિફિક અખાતમાં પહોંચી હશે ત્યાં તે ખીજી સ્ટીમર એટલે જ માલ ભરીને તેને મળી. આ સ્ટીમરનો માલ ભરીને વળી પાછી એ દિશાવિનાશિકા રોડશ્વેન્ડ પહોંચી, તે તરત જ પોતાની મૂળ જગ્યાએ લંબર નાખીને

બવો માન બે ઉપર પહોચતો મ્હી દીયો દરમિયાન યાણાનું બાધકામ તો ધમધોકાર ચાલુ જ હતું

પ્રવાસમડળના માણસો અને વહાણના ખનાસીઓ મુદ્દા આ બાધકામમાં મદદ લાગી ગયા હતા ઉજ્જડ અને ખાવા ધાય તેવા આ બેગના કિનારા ઉપર જોતજોતામાં એ ગામ જેવું ઊભું થઈ ગયું જે મોટા મકાનો બધાયા એક એક મકાનમાં આઠ આઠ ઝોરડાઓ હતા એ ઉપરાંત પશુઓ બાધવાનો મોટો વાડો, એક સુદર નાહાવાનો ઝોરડો, એક અનાજનો કોર, મામાન બરડાનો બડાર, ટ્રેક્ટર અને ખટારા માટેના તમેલા, અને સમાર કામ માટેના મરખાનાની જગ્યા આ બધું લા ઊભું થઈ ગયું, વધારામાં તેની નજીકમાં જ ૩૦૦ વોટનું એક બેતાર-થાણું પણ લા ઊભું કર્યું, આજ થાણું બવિખ્યામાં ધ્રુવના થાણા સાથે અને મુખ્ય ખડ માથે સંદેશ વ્યવહાર સતત ચાલુ રાખવાનું હતું

આખરે 'રૂમાનોવ દિમિત્રીનાશિન' ૨૪ માણસને જોકાવ લીરીન નામના નેતાની સરદારી નીચે મૂકીને પાણું કર્યું આ ૨૪ જણાઓએ શિયાળા દરમિયાન યાણાનું બાધકામ પાકું મ્હી લીડુ એટલું જ નહિ પણ ટેકરીને મધાગે હવાઈ મેાન તૈયાર કર્યું ૫૪૦ પીપ પેટ્રોન તે મેાનમાં લાવીને બધું બવિખ્યામાં આવનાર ધ્રુવપ્રવાસીઓનું સ્વાગત કરવા અને તેમને મદદ કરવા માટેની બધી તૈયારીઓ કરી લીધી

દરમિયાન મોઝકામાં વિમાનો મોટરો અને માધન-મામઝી તડામાર તૈયાર થઈ રહ્યા હતા ગોતુનોવ વિમાનકારખાનાને ચાર એન્જિનવાળા ચાર મોટા રાક્ષસી વિમાનો બનાવવાની વરધી મળી મધ હતી કુઝ કારખાનાને ૨૦ એન્જિનો પૂરા પાવાના હતા ઓર્ગે ૧૧ કોડઝ મરખાન ને માથે વિમાનને તારવા માટેના તથા વિમાનીના ઉપયોગના યંત્રોનું કામ હતું એ જ વખતે બીજા અને

કારખાનાં યંત્રશાળાઓ અને પ્રયોગશાળાઓ ખાસ પ્રકારનાં બેનાર-
મંદેશવ્યવહારનાં યંત્રો બનાવવાના કામે લાગી પડ્યાં હતાં. ડેવી
જનનાં વિમાનો તૈયાર કરવાં અને તેમણે સીધી વધારે તો એ વિમા-
નોને ડેવી આબોહવામાંથી અને કેવા રથોએથી પમાર થવાનું છે
એનો જ વિચાર કરવામાં આવ્યો હતો. આ વિમાનો મારફતે લગ-
ભગ દસ ટન જેટલો સામાન ડેક ધ્રુવબિન્દુ સુધી લઈ જવાનો હતો.
આ તો તો જ બની શકે કે વિમાનો રાક્ષસી તાકાતવાળાં મોટાં
અને સાથે ધણે દૂર સુધી અટક્યા વગર ઊડી શકે તેવાં હોય, વગર
આ વિમાનોને નીચે ઉતારતી વખતે તદ્દન ધીમે ગતિમાં લાવી
દેવાં જોઈએ, જ્યાં ગમે તેવાં કાચાં ખડખડાં હવાઇ મેદાન પર
પણ સહેલાઈથી ઉતારી શકાય.

વિમાનોને લાંબા પ્રવાસ માટે ખામ કાળજીપૂર્વક તૈયાર
કરવામાં આવ્યાં હતાં. પહેલાં તો તેની રચનામાં થોડો ફેરફાર
કર્યો હતો. સુકાનીની ઓરડાં પહોળા કરવામાં આવી હતી, અને
વિમાનના આખા એકઠામાં સામાન બરવા માટેની ખામ જગ્યા
રાખવામાં આવી હતી. તેનાં યંત્રો ગોઠવવામાં ઇજનેરોએ આત્મા
સુધીના ઉત્તરધ્રુવની હવાઇ સફરોના અનુભવોનો ઉપયોગ કર્યો
હતો, આ પ્રવાસના ઇજનેરોની દેખરેખ નીચે કેટલાય કિંમતી
સુધારાવધારા તેમાં કરવામાં આવ્યા હતા. આ સુધારાવધારાનો
મુખ્ય હેતુ એ હતો કે હરેકેદરેક યંત્ર પોતે સ્વતંત્રપણે કામ
કરી શકે એવી સક્તિવાળાં બનાવવાં. હવાઇ, મેદાન, જમીન,
બરફનું મેદાન કે એવું કંઈ પણ ન હોય, અને કદાચ પરાંજો
ગમે તે જગ્યાએ નીચું ઊતરવું પડે તો પણ વિમાનને આંચ ન
આવે, એવી રીતે તેને ઘડવામાં આવ્યાં હતાં. ગમે તે આબોહવા
કે ગમે તે હજીજાતામાનમાં પણ તેના યંત્રો ત્યાં જ રહે તે દર્શિયો
તે વિમાનોની મોટરોને એવા ખાસ હાંકણાં મઢવામાં આવી

હની કે મોટર કપાડો સુધી ગમ્મ રહ્યા જ કરે. પાણીને બન્ને ન હરે એવી જાતનું એક ખાસ મિશ્રણ તૈયાર કરવામાં આવ્યું હતું. જે મોટરને જરૂર પડે ત્યારે ઠંડી પણ રાખે, અને જના એ મિશ્રણ નો ગમે તે રૂપમાં પણ ન હરે મોટરને ગરમ રાખવા માટે ખામ ગરમી આપનારા દીવાઓ રાખવામાં આવ્યા હતા. આગળ જતા આ ખૂબ કપયોગી યજ્ઞ પડ્યા. વોડો પિયાનોવની સૂચનાથી જધા યંત્રોની ગાયે એક એવું 'યોજક' યંત્ર મૂકવામાં આવ્યું હતું કે જોથી એક મોટર ચાલતી હોય તેની ગરમી બીજી મોટરને પણ ગરમ રાખ્યા કરે. મોટરો આ મૂળ હેતુને જ ધ્યાનમાં રાખીને તૈયાર કરવામાં આવી હતી, ગમે તેવી સ્થિતિને પહોંચી વળવા માટે આ મોટરો તૈયાર હતી.

કદાચ કોઈ કારણે ગમે તે સ્થળે વિમાનને નીચે ઉતારવાની ફરજ પડે તો તે માટે અગમ્યેની રાખીને જધા વિમાનોને નારંગી રંગે રંગ્યા હતા. મામાન્ય રીતે જે રંગો વિમાન માટે વાપરવામાં આવે છે તે રંગો બગ્દથી છરાયેવા પ્રેશમાં જીએથી પારખી શકાતા નથી. આ નારંગી રંગ આ બરફની સપાટીમાં ખૂબ જોડી આવે છે. આ રંગની યોજનાએ અમારા પ્રવાસમાં ઘણીવાર રંગ રાખ્યો.

આ મોટા ભાગના સુધારાવધારા બેમીન નામના બાહોશ યાત્રિની સૂચના અનુસાર થયા હતા. તેણે પોતાની તમામ શક્તિ આ દ્રુવના ધ્યેયની પાછળ રોકી લીધી હતી. તેનો આ પ્રદગ્નો અનુભવ પણ વિશાળ હતો, તેનામાં શોધકબુદ્ધિ અને સ્થિર મગજ બને હતા. ઝદા નીચો પણ મજબૂત બાધાનો અને ૩૫ વર્ષની ઉંમર છતાં સાવ નાનો દેખાનો. તેને રસિયાના આત્મ વિગ્રહથી માડીને ત્યાનાં સોર્વથેટ હવાઇ દળનાં પર્હની દુકાના યાત્રિ તરીકે ઘણે દૂર સુધી અદર કરવાનું મળ્યું હતું. તેનો યંત્ર

સગ્ની જીવુવળરી બુદ્ધિએ આ આખી સફર પરિવાન ખૂબ કિમતી મના કરી હતી.

વિમાન સયાનના આધનો ની જાળતોમાં ખાસ મજબૂત દેવામાં આવી હતી. મેકર કાન સ્પીગીન મયાનનખાતાનો મુખી કના માવિયે હવાઇ જવા તે કુદતી મૌલિક રક્તિવાળો તથા જાનજાન નિશ્ચિતોમાંનો એક હતો. જ્યારે જ્યારે હવાઇ ફળતી મોરમાં કપાલ ઠગવામાં આવતી ત્યારે તેનો નેતા આ સ્પીરીન જ દોડ અત્યારે તેને પોતાના તમામ અનુભવ અને જ્ઞાન અહીં ધરી દીધા હવાઇમયાનના તમામ માપનો મ પૂર્ણ હતા.

વગી આ કુવંત્રે શોના ઉત્તર અક્ષાંશના લોહચુમ્બકવાળા ભાગરત્રો કેવુ કામ આપત તે કડી શકાય તેમ ન હતું એટલે હવાઇ સુકાનીઓએ આ હોમ્બરો કામ ન આવે તો તેને બદલે કામ આવે એવા બીજા સાધનો લઇ લીધા હતા. રેડીઓ-હોમ્બરો ઉપરાંત હવાનો ભેજ જતાવનારા યંત્રો અને દિશાસૂચક યંત્રો પણ હતા. વિમાન ઉપર જે બેતાર (વાયરલેસ) યંત્રો હતા તેના વડે ખડ ઉપરના ૭૨૫૦ માઇલ સુધીના અંતરે આવેના અને દૂકા કે લાના મોજની અતિયો કામ કરતા બેતાર થાણાઓ સાથે ખડ જ ગાઠ સંબંધ રાખી શકતો હતો એકબીજા વિમાનો વચ્ચે પણ મદદશ ધવલાર મળેના ખાસ દૂકા મોજની અતિવાળા યંત્રો ગેટવામાં આવ્યા હતા.

પ્રવાસના સભ્યો માટે પાગથુ તથા એના બીજા સાધનો પણ ખાસ તૈયાર કરવામાં આવ્યા હતા. દરેક વિમાનમાં ચાર જથ્થુ માટે રેગમાથી જવાવેલા તબૂઓ સવાના કાચળા અને રબરની હતા. જરી શખ તેની ગાદીઓ હતા. ઉપરાંત અકસ્માત માટે રબરનાં હવા જરી શકાય એવી હોડીઓ હતી. આ એક એક હોડી અર્ધા ટન વજન ઊંચકી શકે એવી મજબૂત હતાં. મ કેલી

શકાર એવી જરૂર-ગાડીઓ જરૂરના ખામ જોડા, અકસ્માત માટેના ખામ હેરફેરની શકાય એવા નાના એતાર યત્રો, બદ્દો અને નરજોજો આ જથ્થાનો તેમા મમાવેશ થતો હતો મોટી મહત્વનો તો ખામ અકસ્માત માટે જ તૈયાર કરેલો ખોરાક હતો આ ખોરાક વગનમા ઓગ્રમા ઓડો હતા પોપણના ગુથોની દષ્ટિએ ઉત્તમ હતો

પ્રવાસીઓ માટેના કપડા ખૂબ જ ગરમ છતાં વગનમા માવ દનકા તૈયાર કરવામા આન્યા હતા અમે સુ પહેપુ હવે ? મોટી નીચે ગરમ જિનની બગીઓ એના ઉપર પાણી ફરી જાન એવી ઠંડીમા પહેરવાની ગરમ જરૂરીઓ એ ઉપરાંત જથ્થા પ્રવાસીઓ જિનના સ્વેટરો અને ચામડાનો ને રૂંવાળીનો પોષાક તેમ જ હવાઈ મફર વખતે અને ખૂબ ઠંડીમા જિયાણાની રૂવાળીના મોટા ડગના પથુ પહેરતા પગમા જિનના ટૂંકા મોજા, એના ઉપર ફૂતરાની રૂવાળીના ગરમ મોજા, અને રેન્ડીઅરના ચામડાના જોડા અથવા તો પાણીમા ન ભીજાત તેવા આદ્ય પર્વત ઉપર ચડવા માટેના ખાસ જોડા પહેરતા ચાથા ઉપર પથુ ખાસ રૂવાળીની ટોપીઓ અથવા તો પર્વત ચડવા માટેની કાનટોપીઓ પહેરતા, હાથમા રૂવાળીના મોજા પહેરતા આ અમને સખતમા સખત ઠંડીમા અને પવનમા પથુ રક્ષણ આપના મામાન્ય રીતે આકારમા આકર્ષી ઠંડી એવી બધાનક નથી મનુષ્ય સામાન્ય રીતે સહેનાઈથી શૂન્ય નીચે ૪૫° થી ૫૦° ની ઠંડી સહન કરી શકે છે પણ આ ધ્રુવદેશની ઠંડી માથે પવન ભગે છે, તે ત્રણ વર્ગની મુઠે છે ઠંડી શૂન્યની નીચે ૨૦° જોટી હોય પણ જો માથે ૫૦ થી ૬૦ માઇલની ગતિનો પવન ધ્રુમવા લાગ્યો તો અમલ ગિયતિ યહ જા છે એને આ ધ્રુવદેશી મફરમા ઠંડી કરવા પણ પવનની સામેનું રક્ષણ પાકું હોવું જોઈએ જો પાસા પવનને ન ગળાવે તેવો મ/ખૂત હોય તો ઠંડીને પગેથી વગાડ વળી તે

પોપાક ગરમી પણ આપે છે.

પેલા આર વૈદ્યાનિકો—પેપેનીન, કેંકલ, શિર્ગોલ અને શીઓડોરોવે વળી પોતાની સ્વતંત્ર તૈયારીઓ કરવા માડી હતી. તેમણે ખાસ પોતાને માટે વજનમાં હલકાં અને વધારેમાં વધારે સ્ફુજન એવાં માધનો તૈયાર કરવા આપ્યાં હતા. આ અદ્યાર મામની તૈયારીને પરિણામે જ આ મુશ્કેલી યાજ્ઞ સુમેજ્જ દર્ધ યાજ્ઞ હવું.

આ મુશ્કેલીની વચ્ચેવચ્ચ રહેવા માટેનો મુખ્ય તંબૂ છે. અવગત આ આખી હાવણી તો મુશ્કેલીમાં જરૂરી સાથે આગ્રીપાત્રી થયા કરે છે. આ મુખ્ય તંબૂ તૈયાર કરાવવામાં પેપેનીને ખૂબ મહેનત કરી હતી. તે તંબૂ ખૂબ ગરમી આવે તેવો અને છતાં વજનમાં ખૂબ હલકો જોડાએ. આ તંબૂ મોરકોના મોશુક કારખાનાએ તૈયાર કર્યો હતો. તંબૂનું માળખું એથુમિનિ-પમની જૂંગળીનું ઘડ્યું હતું. આ જૂંગળીઓ પેયથી એપીશ પાથે એવાં સીતે જડેલી હતી કે ગમે ત્યારે તે નળીઓને જુદી રી શકાય. આ તંબૂની દીરાતો એવડા પકની હતી, બંને ડાની વચ્ચે મુશ્કેલીમાં થતી એક ખાસ જાતના પીઝાની ગાદી ભરવામાં આવાં હતી. તંબૂની નોચેની ફરસ હવા ભરી શકાય તેવા રબ્બરની માદીની હતી. તંબૂમાં બીના જોડા અને વરસાદમાં પવજોથી જાંદો મૂકવા માટેની પણ ખાસ જગ્યા રાખવામાં આવી હતી. ઉપરાંત તંબૂમાં પધારીઓ, નાનું ટેબલ અને ટ્રેયાય નાનામોટા ખિસ્તાઓ પણ ગાખ્યા હતા. તે ખિસ્તા નાગાન મૂકવાની પેટીની ગરજ સારે તેરા હતાં. આ ઉપરાંત એ જ કારખાનાએ પ્રયોગગાળા, કોદ, કોઠાર વગેરેમાં કામ આવે તે માટે ક્રેટનાય નાના નાના રેશમના તંબૂઓ જનાવ્યા હતા. માથો-સાથ એ કારખાનાને પાણીમાં ન બીંદવ તેરી ખાસ પેટીઓ તૈયાર કરવાનું પણ સૂઝ્યું. આ પેટીઓ વજનમાં ખૂબ હલકી હતાં

તેમાં મામાન પુષ્કળ સમાઈ શકે તેમ હતું. એક પેટી તો જેવી હતી કે જેમાં લગભગ સવાળે મણુ વજનનાં કપડાં સમાઈ ગકે, છતાં તેનું વજન એક જ શેર.

(જેનાર-ચાણાની તૈયારીએ કેંકલને ભારે ઉનાધિમાં નાખ્યો હતો. જે કાંઈ સાધનો મિલકતમાં હતાં, તેમાંનું કોઈ આ ભાઈ-સાહેબની નજરમાં જ નહોતું આવતું, તેને તો વજનમાં આવેલકું છતાં ખૂબ દૂર સુધી સંદેશ મોકલી શકે એવું જેનાર-નિં જોઈતું હતુ આખરે આવા જેનાર-વંત્રની બે જોડી કેલ્ક નાટે તૈયાર કરવામાં આવી. એક મોટું વંત્ર ૮૦ વોટનું અને એક કોઈ અક્ષમાત પ્રસંગે વાપરવાનું ૨૦ વોટનું. આ વજનમાં ૧૬૫ હલકું, ઓછામાં ઓછી જગ્યા રોકે એવું, અને રચનામાં ખૂબ જ ચમત્કારિક તેમ જ સાદું હતું. આ બંને જોડીને વીજળી-શક્તિ આપવા માટે બે દ્વારયુક્ત એકચુમ્બીલેટર મૂખ્યાં હતાં. આ એકચુમ્બીલેટરમાં વીજળીનો સંચય પવનના જોરે ચાલતી મોટરોમાંથી અથવા તો વજનમાં હલકી એવી પેટ્રોલથી ચાલતી મોટરોના ડાયનેમોમાંથી આવતો હતો છેવટે કોઈપણ કારણે આ બંને વિજળી ક્ષપન્ન કરનારાં વંત્રો ન ચાલે તો હાથથી પણ મોટર ચલાવી શકાય તેવી સમવક રાખી હતી. આ આખો સરંજામ એટલે કે મોટામાં મોટી ગીગ્ગ્યા તે નાનામાં નાનો રફ પણ કેંકલની દેખરેખ તથા નિકોલાઇ રુદ્રોમીચોવ નામના આખા સોવિયેટ સંઘમાં જેનાર-ચાણામા નિશ્ચુત એવા વિજ્ઞાનીના સાધા મહકારથી તૈયાર કરવામાં આવ્યા હતા. આ રુદ્રોમીચોવ પત્ર આ પ્રવાસમાં પાછળથી જોડાયો હતો. આ વંત્ર રચનારાઓએ તેમને આ બે વિજ્ઞાનીઓએ આપેલી વજનની મર્યાદામાં રહીત વંત્રો તૈયાર કર્યા. આ આખું જેનાર-ધરે વજનમા હતા ૫૦૦ કીલોગ્રામ (૧૧૦૦ રતન)

(વૈજ્ઞાનિક સૌધખોજ માટેનાં માધનો માટે પણ કાંઈ પણ વૈજ્ઞાનિક ચિંતકોએ નહોતા - ખુબ જ એક માધન ખામ વરધી આપી તૈયાર કરવામાં આવી હતી માત્ર રીતે પાણીની ઊંડાઈ માપવાનું થતું હતું અને એમાં એકાંકી ટન જેટલો ભાર હોય છે આ પ્રકારે માટે તૈયાર કરવામાં આવેલું થતું ૧૫૦૦ ફી નાં ઊંડાઈ સુધીનું માપ લઈ શકે એવું હતું છતાં વજનમાં માત્ર ૧૧૩ રતલ જ હતું નાનસેનના નામ માટે જોડાએ ઊંડાઈ માપક થતું ખુબ જ વજન ૨ ટને અગવડતામાં હતું મુશ્કેલીમાં મુજબ માપવા માટેનું જો સાધન અત્યાર સુધી પણ વાપરતું અને જારે હતું તેને જોયા બાગના વજનમાં જુદાં વાપરતું નહોતું પડે એવું જતાવ્યું હતું લોકોએ બકમાં થતા ફેરફારો જતાવવા માટે સોલિડ વિજ્ઞાનીઓએ ખાસા ફેરવોડે । મકાન તેવા લોકોએ જન-મકિન માપક થતો જન પા રતા હવામાન માપક થતો પણ એવા જ રીતે ખાસ તૈયાર કરવામાં આવ્યા દુકાનાં આ મુવથાજો માટેની તમામ વૈજ્ઞાનિક મામત્રી પ્રયોગશાળાના એક જોડામાં મહેનાઈથી મમાઈ જતી એવી જતા કાંઈ પણ એક જોગી વૈજ્ઞાનિક સંસ્થાને માટે પૂરતી હતી

આ વિષયમાં જીવન સાધનોની પસંદગીમાં પણ આ બધાં જવાનીઓએ મુગજ ખુબ જોડાવ્યું હતું ધારે કે જરૂરના એકાએક દમણને કારણે આખું થાણું ફેરવતું પડે તો તે માટે જરૂરમાં જો તૈયાર કરવાનું કામ પણ નાનું નહોતું દુનિયામાં બધા પ્રકારનાં જરૂરમાં જો છે કેટલીક દુનિયાનાં જુદા જુદા સમસ્યાઓમાં પણ છે આ બધાનો અભ્યાસ કર્યા પછી પણ આ પ્રવાસીઓનું એ જ પ્રકારની જરૂરમાં જો ઉપર મન ન હતું તેમને એવી જરૂર માંડીએ જેટલી હતી કે તેને ઝડપથી લોખી શકાય અને એટલી જ ઝડપથી લોડી શકાય વજનમાં સારું, હલકી છતાં અર્ધા ટન સામાન ઉપાડી શકે, તેટલી મજબૂત જોઈએ તેમજ એક આકૃતિ

તૈયાર કરી, અને 'કુટેકોઝોવ' નામના લેનીનગ્રેના કારખાનાને મોકલી આપી. આ કારખાનાએ જગજર તેમને જોઈતી હતી તેનીજ જગદગાડી તૈયાર કરી આપી. આ માડીનું વજન ૨૦ કીલોગ્રામ એટલે ૪૪ ગ્રામ જ હતું. માથે માથે પેરેશીનના ચૂના, રાંધવાની તપેલીઓ, લુગડા અને વાપરવાનાં રાચરચીવાં ઉપર પણ કાઠ ઓછું ધ્યાન નહોતું આપ્યું.

આ પ્રવાસીઓ માટેના જોરાક પણ અપૂર્વ અને ખાસ પ્રકારનો હતો. આ ચાણાના પ્રવાસીઓ મોટે ભાગે પ્રવાસ દરમિયાન કબજામાં બરેલો જોરાક વાપરતા. એ ઉપરાંત સુવેદ્યા અને ખાટુલા માગમાં ચરમી બેળવીને બનાવેલ પૂરીઓ, કોડું પાડેલું માસ અને ચોકોલેટ પણ રાખવામાં આવતાં. આ જોરાક પૌષ્ટિક હતો ખરો, પણ તદ્દન સ્વાદ વગરનો અને ઘણી વાર તો ઉબકા આવે એવો હતો. આ જાનનો એકધારો જોરાક સાંજા કાળે લોહીવિશરના રોગો કરતો. આ જોરાક ખાતી વખતે મુમાફરો જોરાક તૈયાર કરી આખનાર કારખાનાને ગાળો ભાંડતા. પેપેનીને બીજા ઉપાય ગોઠી કાઢ્યો. તે સોવિયેટ સંઘની 'મમાજપોપલુ સંસ્થા' પામે ગયો. તેણે કહ્યું : "જે દુકડી 'પુલ પ્રેસ' ઉપર જવાની છે, તેને મોરકોની ઉત્તમોત્તમ હોટેલમાં મોકલો. માટે જેવી મરજરા થાય, તેવી મ-બરા આખો શિયાળો કરવાની છે. દરેકદરેક વાની સ્વાદિષ્ટ, પૌષ્ટિક, અને વજનમાં દ્રવ્યો જોઈએ, પેપેનીનની સૂચના પ્રમાણે આ સંઘાએ આ દુકડીને ૧૮ મહિના ચાલે તેટલું સીકું તૈયાર કરી આપ્યું. આ બધાનું વજન ૫ ટન જેટલું હતું. તેમણે મૂળાની જાનના કંદ, કોબી વગેરનો સુપ બનાવવા માટેનું ૫૦ તૈયાર કર્યું. એ ઉપરાંત મરઘીના જમ્યાના મામની મટેરો વગેરે ઘણું હતું. આ તથાની નાની નાની ચપતરીઓ તૈયાર કરવામાં આવી હતી, એ ચપતરી દમમાં ને વજનમાં એટલી કોઈકે કે એ જ દળના ધાની ચપતરી સમજાવ દીવાલની ખોખામાં ફરતી હોય

તો, તેમથી એ મોગી થાગી બરીને ગરમાગરમ સૂપ તૈયાર થઇ રહે એ મગ્યાએ આ ખોરક તૈયાર કર્યો હતો તેને ખરે જ ધન્યવાદ થયે છે. અને ધ્રુવમા જઈને પેપેનીનના તણુમા બેસીને આ મૂમ પાંધો ત્યાં આ મા વાતાવરણમા તાજ સુવની ફેરમ લદરતી હતી વગી આ સૂત તૈયાર કરવામા જરા થ મુશ્કેલી ન હતી એક ચપતરી કાળવા પાણીમા નાખો અને પાચ મિનિટમા સૂપ તૈયાર 'મમજપોપણુ સસ્થા' એ એક ટન ચીકન મટે) અને ૫૦ કિલોગ્રામ બીજા સૂપોનું ધન આ પ્રવાગીઓને માથે આપ્યું હતું. આ બધો ખોગક તૈયાર કરતા માટે ૫૦ ઢોરો ૫૫૦૦ મરગા અને ૩ ટન શાક વપરાયા હતા.

આ બધા ખેરાકમા વગી વીટામીનો ખામ બેળવવામા આવ્યા હતા 'વોલ્ટીવિઝાલુ શામ' વીટામીન 'સી'ની ટીકડીઓ એક ડબ્બામા નાખવામા આવી હતી, સામાન્ય રીતે વપરાતા કાક બીરકીની જગ્યાએ સફેદ, પોચા-એવા દૂધ, ઇંડા ને મુખણના બનાવેલા ૩૫ ટકા માસ બેળવેલા ગિરકીટ બનાવવામા આવ્યા હતા દરેક ખોરાકને હવા ન લાગે તેવા ધણુના ડબ્બામા બરવામા આ મો હતો એક એક ડબ્બો ૨૫ લિટર માને તેટલા ખોરાકનો સમાવેશ કરી શકતો હતો. દરેક ડબ્બામા ૪૦ પ્રકારની વાનીઓ બરેલી હતી પેપેનીને ધાકું હોત તો ધ્રુવપ્રદેશમા એક સારામા સારી જાણાહી હોટિંગ ચનાવી શકે એમ હતું આ ઉપરાંત બધી જાતના ગસાલાઓ-મીઠું, મરચું, કુચળી, માગર, મુલખા, કોમો, કોરી, ઇંડાના રસની શુદ્ધી, દૂધની શુદ્ધી, ફળો એ બધું ૫ તેમા હતું કોઈ એક વસ્તુની તમા દેખાઈ હોય તો તે દારૂની જેમ જીવનનો દારૂ ત્યા પ્રમાણમા ઓઢો, જાડી બીજી બધું ૫ હતું.

હવે આપણને લાગશે કે બધું તેસાર થઈ ગયું છે પણ ના,

આ ચારેય વિજ્ઞાનીઓએ પોતાના જ્ઞાનનો ભંડર પણ મગજમાં ઠાસી ઠાંસીને બગી લેવા માડ્યો હતો. વિજ્ઞાનની દરેક દરેક શાખાઓ તેઓ ધૂમી વળ્યા હતા: તેની સુકિતપ્રયુક્તિઓ જાણના મંડા પડ્યા હતા. ક્રમ ચાર જ માણસો ત્યાં મુન ઉપર રહેવાના હતા. કોઈ એવી આપત્તિ આવી પડે, ને તેમનો એક માણસ અપગ બને કે કદાચ મૃત્યુ પામે તો તેને મોપામેનું કામ અટકી પડે એ કુમ પરવડે ? આથી પેપેનીને ખગોળશાસ્ત્ર અને હવામાનનું શાસ્ત્ર શીખવા માડ્યું. સિર્ગોવ અને શીઓડોરોવે પેપેનીનની વિદ્યા હાથ ધરી. કેંકલ તો હવામાનશાસ્ત્રમાં પોતાની જાનને પ્રવીણુ માનવા લાગ્યો. શીઓડોરોવે બેતાર-વત્રો પર કાપ્યું મેગની લીનો, આ કુકડીએ પોતાની માથે ડોઝર તો લીધો નહોતો ગપ્ટને સિર્ગોવને માથે ડોઝરનું કામ આની પડ્યું. તે આખું વરસ લેની-નચાડતી હોસ્પીટલો અને ઉપચારગૃહો ધૂમી વળ્યો. ભેત-ભેતામાં તો તે તેના સાથીઓ પાસે હાથપગના વાઢકાપ વખતના આનં-દનું વર્ણન કરવા લાગી ગયો. વાઢકાપ માટેની પ્રયોગશાળાના કામ કરનારાઓ તો આ સિર્ગોવની ઇર્ષ્યા કરવા લાગી ગયા હતા, તેણે એકલે હાથે બધા વૈદ્યકાવિ વિદ્યાર્થીઓએ મળીને કર્યા હોય તે કરતા વધારે વાઢકાપો કરી નાખ્યા હતા.

જ્યારે બધું તૈયાર થઈ ગયું ત્યારે કુવર્ગેશમાં વગનારી કુકડીએ મેરકોના બંદાર દૂર તબૂઓમાં રહેવાની તાલીમ એક આડવાડિયા સુધી લીધી. કેવળ રહેવાનું જ નહિ, પણ ખોરાક, પોષા-એ બધું કુવર્ગેશનું જ હતું. બેતાર-વત્રોની તાલીમ પણ આ દરમિયાન જ લીધી, કોઈ કોઈ વાર તેમના મિત્રો ત્યાં મુનામતે આવતા, અને જળજીને તેમના ખોરાકને ચાખી લેતા. કોઈ વાર તો જરા હિમ્મત કરીને તેમના કપડાં પણ પહેરી જતા. એકએક મરગમ અને સાધન ખૂબ મગજૂન અને સગવડ બધી નીવડ્યા,

અઠવાડિયા બાદ પેપેનીને તંબુની રચનામાં થોડાક ફેરફારો કરાવ્યા, ને પછી જાહેર ક્યુ' કે આખરી મંડળી બિપડવા માટે તૈયાર છે. પ્રવાસના બીજા સભ્યો પણ તૈયાર હતા.

૧૯૪૭ ની ફેબ્રુઆરીની ૧૭ મી તારીખે એટલે કે પોતાની યોજનાનો અહેવાલ સોવિયેટ સરકાર પાસે રજૂ કર્યા પછી જગ-જર એક વરસે જોટો સ્મીડને કેમવીનમાં સ્ટેલીન સાથે મુલાકાતનું આમંત્રણ મળ્યું. તેની સાથે વોરોજિઓવ, મોલોટોવ, રાજ્યના જુદા જુદા વિભાગના સંચયકો પણ હતા. સ્મીડે વરમ દરમિયાન કરેલ કામકાજનો વિગતવાર અહેવાલ રજૂ કર્યો. જે પ્રવાસીઓ ત્યાં રહેવાના હતા, તેમને વિશે ટૂંકમાં હકીકતો રજૂ કરી. એ ઉપ-રાત વિમાનોમાં નેનાં શુકાનીઓ, વિમાનીઓ, યાંત્રિકો વગેરેની જોળખાણ આપી.

આમાંના કેટલાકને તો 'સોવિયેટ સંઘના વીર'નું બિરુદ મળી ચૂક્યું હતું. અને આ ગભ્યના ધુરંધરો તેમને જોળખતા હતા. સ્ટેલિને અને મોલોટોવે તેમનાં ખૂબ વખાણ કર્યાં, મેલોટોવ મંબંધ તો તેની રિથર કાર્યશીલતા માટે જાડું વખાણ થયા. વિમાનીઓની પમંડગી સૌને પસંદ પડી. અન્ડર્ કૅંકલનું નામ આવ્યું, ત્યારે તો બંધાના મોઢા ઉપર હાસ્ય છવાઈ ગયું. આખી દુકડીના નેતા પેપેનીનનું નામ આવ્યું. ત્યારે તો ત્યાં બેઠેલા એક સોવિયેટ અમલદારે તે નેતાની જહાહરી અને ગમે તેટલી મુસ્કેલી-ઓમાં પણ ખુગમિજગ્ગ રહેવાની તેની શક્તિની ખૂબ વાતો કરી. વોરોજિઓવે ધ્યાન સ્પીરીનને આ દુકડી સાથે જવા દેવાની મંજૂરી આપી. આ સોવિયેટ હવાઈ-દળનો હવાઈ-સંચાલન વિભાગનો નૌધી શ્રેષ્ઠ માણસ હતો સરકારે જોટો સ્મીડને પોતાને પણ આ પ્રવાસમંડળની સાથે જવાની મંજૂરી આપી સ્ટેલિને જમી તૈયારીઓને સમતિ આપી અને માર્ચના બીજા પખવાડિયામાં

તેમને જીપડવા માટેનું હુકમનામું ત્યાં જ તૈયાર કરવામાં આવ્યું.
આ હુકમનામામાં પહેલી સડી મૂકનાર સ્ટેન્ડિન હતો અને તે
પછી રાજ્યના બીજા બધા ધુરધરોએ મહીઓ કરી.

જીપડતા પહેલાના ક્વિસોમાં રાતદિવસની તડામાર પ્રવૃત્તિઓ
ચાલુ થઈ ગઈ વિમાનીઓ વિમાન કડાડવાની છેલ્લી તાલીમે
લેવા લાગ્યા. યાત્રિકો રાતદિવસ પોતાના વિમાનોની મારવારમાં જ
લાગ્યા રહેતા. હવાઈ મંચાલમાં કુટવીય રાતો નમ્શા જોવામાં
અને ગણિત ગણવામાં કાઢી પેપેનીન અને તેના માથાઓ તે
પોતાની મોટરોમાંથી બાંધે જ નીચે જતરતા. એક પછી એક
બધા મરંજમને ફરી ફરીને જોઈ લેતા આ જ વખત કન્મિયાન
'પ્રવાસ' પત્રના ખાસ પ્રતિનિધિ તરીકે મારે પશુ આ પ્રવાસ-
મડળ સાથે જવાનું નક્કી થયું. ઓટો સ્મીડ્ટે રજા આપી ને
પોતાની સાથે એન. ૧૭૨ના વિમાનમાં જમ્યા આપી.

આ પ્રવાસમડળના હવાઈ કાફલામાં કુલ પાંચ વિમાનો
હતા ચાર વિમાનો મોટા ચાર એન્જિનવાળા અને એક જે
એન્જિનવાળું. ઓટો સ્મીડ્ટેને આ આખા પ્રવાસ મડળનો નેતા
નીમવામાં આવ્યો હતો માફ શેવેરેને ઉપનેતા નીમવામાં આવ્યો
હતો આખા કાફલાનો મરદાર માધકાલ વોડો પિયાનોવ, અને
હવાઈ મચાવનનો અમનદાર ધવાન સ્પીરીન હતો આખા કાફ-
લાનું મુખ્ય વિમાન એન. ૧૭૦ હતું. આનો સુધાની વોડોપિયા-
નોવ પોતે હતો એ ઉપરાંત આ વિમાનમાં બીજા જેવેરેન, સ્પીરીન,
માધકાલ, બાગુસ્કીન (કપવિમાની), બેસાન મોરોઝોવ, પોટનીન
(યાત્રિકો), રોડોમિનોવ નામનો બેતાર-યાત્રિક, એન્જિનિયર,
(આ છેલ્લા ત્રણ જણ રોડોફેન્ડમાં રોકાઈ ગયા હતા. ટેક
કુલ સુધી નહોતા આવ્યા), અને એસ ધવાનોવ મુખ્ય બેનાર-
સચાવક)

બીજું વિમાન એન. ૧૭૨ વી મોલોકોનના મારથીપણા નાચે હતું તેમા ઝોટા સ્મીડ (પછીથી તે મુખ્ય વિમાનમા ગયા હતા) છ. ઝોટોવ, બીજો સુમની, એ. રીસ્ટલેન્ડ હવાઇ સચાલક વી. દુવાલીન અને એવ. ફુટેસ્કી (યાત્રિકો), વી. ગુજેસ્કી ફર્નનેર અનર્ટ ફેંકવ બેતાર-મચાવક (આ પછુ પાંચળથી મુખ્ય વિમાનમાં આવ્યો હતો), અને એલ. ઓટમેન (પ્રવચનનો પ્રતિનિધિ ને આ પુસ્તકનો લેખક).

ત્રીજું વિમાન એન. ૧૭૨ એ એક્ષીવના સુકાનીપણા નીચે હતું. કોઝોવ બીજા વિમાની તરીકે હતો (તે રોડેસ્કેન્ડથી એન. ૧૬૬ મા ગયો હતો). જુકોવ હવાઇ સચાલક, કે. સુમોબોવ, આઇ. સ્મેડીન અને વી. મીનકીન (યાત્રિકો) હવાઇ પેપેનીન, ધ્રુવયાણાનો નેતા, પીટર સિશોવ અને યુજન શીઆડોરોવ, ધ્રુવયાણાના સભ્યો, તથા એમ રૂધનાવ્સ્કી મિને-માઆદનો સચાલક. (આ હેતુના ચારેય જણને રોડેસ્કેન્ડથી મુખ્ય વિમાનમાં લઇ લીધા હતા.)

ચોથા વિમાનના ઉતારુઓ-મુખ્ય વિમાની આઇ. માઝુરક, કેપ્ટન જે. મોરકોવ્સ્કી બીજો વિમાની (રોડેસ્કેન્ડમાં તેને એન. ૧૭૨ મા ફેરવ્યો હતો), વી. આકકુરાટોવ, ડી. શેકુટોવ ડી રીમુરીનીસ, જે. એન્ડ્રીન (આ યત્રિકને પછીથી એન. ૧૨૮ મા ફેરવ્યો હતો), એ ડોઓરોવ, વ્યવસ્થાપક, ઇ. વિતેન્સ્કી ઇસ્પે-શીઆ પત્રનો પ્રતિનિધિ.

એ એન્જિનવાળા તથાસ-વિમાન એન ૧૬૬ નું સુકાન પી ગોરોવીનના હાથમા હતું. તેના સાથે લેફ્ટેનન્ટ એ. પોપકોવ, હવાઇ સચાલક એન. કેકુશેવ અને વી. ટેરેન્ડીવ (યાત્રિકો) તથા રદ્રોમોરોવ બેતાર-ચાલક હતા.

પ્રકરણ ૨

ઉપડયા !

આખરે કાફનો હવામા ઉડ્યો. પહેલો ઉપર આવનાર વોડો પિયાનોવ હતો તે પછી ખીન્ન વિમાનીઓ પણ અડયા ૨૨ માર્ચ હતી હવા ગરમ હતી

(આ કાફમાએ રિવાજ મુજબ ભય રીતે હવાઈ મેદાન ફરતુ ચક્રે માયુ. બરફથી છવાએલ જમિ ઉપર અમને શુભ વિદાય આપવા આવેના માણસોની નાની નાની આકૃતિઓ, નાનકડા રમકડા જેવી દેખાતી મોટરો, વિમાનધરની મપાટ ખૂણાવાળી આકૃતિઓ વગેરે સ્પષ્ટ આભારમા દેખાતા હતા લેનીનગ્રાડ જનારા ધોરીમાર્ગ ઉપર ‘પ્રવદ્ધ’ પત્રના, હાપખાના, મકાનોની હારો, વિમાનશિક્ષણ મંચના મકાનો પથરાઈને પડેલા દેખાતા હતા.

વિદાયની સમામીનું વર્ણવ કર્યા પછી વિમાનોએ કતાર બાધી લીધી, અને પોતાને ઉત્તરને માર્ગે પડ્યા

વોડો પિયાનોવનું મુખ્ય વિમાન મીને દોરવું હતું તેને જમણે પડખે મોઝુરક અને ડાબે પડખે મેનોકોવ પોતાના વિમાનો ચનાવતા હતા એતેક્ષીવ પાઝગ મ્હીને પોતાનું વિમાન હાકતો હતો પહેરેથી જ મ્તારની ગોઠવણ આ ભતની રાખી હતી અને આગ હમ ઠેક નીચે ઊતરતા સુધી માચવવામા આવ્યો હતો

મોઝુરકે તો આ ક્રમને એક ધાર્મિક ચીકાશથી વળગી રહ્યો હતો. મુખ્ય વિમાનની માડ ૧૦૦ થી ૧૫૦ વાર જેટલા જ અંતરે તે પોતાના વિમાનને બરાબર રાખતો હતો, અને મુખ્ય વિમાનની નાનામાં નાની અને ઝીણામાં ઝીણી ગતિને તે વફાદારીપૂર્વક અનુસરતો હતો.

મોઝુરકે હવાઈ તાનીમ આપનાર તરીકે ધણો વખત સુધી કામ કર્યું હતું. તેનામાં ઉડવનની પ્રીણતા અસાધારણ હતી એની સાથે અનુભવ દેવાનો ઉદ્દેશ્ય અને પોતાના ધંધાની એકેએક વાતનું જ્ઞાન તેને સોવિયેટ વિમાનીઓની પહેલી હરોળમાં મૂકવા માટે પૂરતા હતા. સોવિયેટ દ્વરપૂર્વના હવાઈ માર્ગના ઉત્તમ વિમાની તરીકે તેનું સ્થાન હતું. ઉત્તરમુવના પ્રવાસમાં તેની પમદગીને દરેક જણે આવકારી હતી.

હવા ધૂધગી હતી. વાદળાઓ ખૂબ નીચા આવતા જતા હતા. પવન પણ જોરથી ફૂકતો હતો. નજર બહુ દૂર સુધી પહોંચી જ શકતી નહોતી. પણ અમે વધારે સારા હવામાનની રાહ જોઈને બેસી રહી રહીએ એમ ન હતું. વસતત્કણની દક્ષિણમાંથી આવવાની તોફારી મધ ચૂકી હતી, અને હવાઈબેઠાને પરતો બરફ ઓગળવાની શરૂઆત હતી. આથી કોઈ પણ ભોગે અને તેટલી ઝડપથી ઉત્તર તરફ ભાગવું એ જ સહીસલામત હતું. આ સહેલી વાત નહોતી. પહેલા અમારો કાફો ૬૦૦ થી ૧૨૦૦ ફીટની ઊંચાઈએ ઊડતો હતો. પણ વાદળાનીચે ને નીચે ઊતરવા લાગ્યા, અને અમારા વિમાનોને પણ નીચે ને નીચે અમે ધકેલતા હતા. અમે લગભગ ૬૦૦ ફૂટ સુધી નીચે આવી ગયા. નિવાંડોમાં વટાવ્યા પછી તો લગભગ જમીનની લગભગ આવીને ઊડતા હતા. ઊંચાઈરૂંક થતોએ “-૧૨૦” ફીટનું માપ જતાવ્યું. એટલે કે વિમાનોની સામાન્ય ઊંચાઈની કક્ષાથી ૧૨૦ ફીટ નીચે-નીચે ખાડામાં-ઊતરવાને અમારા વિમાનો ઊડતા હતા.

આ અમારી પહેલી મળલ જુદી રીતે અમારી તૈયારીની પરીક્ષા જેવી હતી. વિમાનોને મુસાફરી માટેની કલ્પેલી લગભગ તમામ મુશ્કેલીઓનો સામનો કરવાનો હતો. એક ફક્ત ધ્રુવપ્રદેશના હિમ-ઝંઝાવાતો અહીં ન હતા. અમારાં વિમાનો ગાદાં વાદળામાંથી પોતાનો માર્ગ કાઢતાં હતાં. ઝાંખું ધુમ્મસ, વરસાદ અને બરફ એ બધાંની વચ્ચેથી તેમને ઊડવાનું હતું. અમારી મજલના અર્ધાં રસ્તે વિમાનીઓએ વિમાન ઉપર પડેલાં બરફનાં આક્રમણનાં ચિહ્નો જોયાં ને તેમને ખીક પેડી. વિમાનીની ઓરડીની બારીઓ ઉપર પારદર્શક બરફનાં પાતળાં પડ જમતાં જતાં હતાં અને વિમાનની પાંખોના છેડા ઝગારા મારવા લાગ્યા. સદ્ભાગ્યે એ બયસ્થાન જલદી પસાર થઇ ગયું, અને એ ચિહ્નો પણ જલદી અદસ્ય થઇ ગયાં. તીક્ષ્ણ જોરદાર પવન અને તદ્દન નીચાં વાદળોને કારણે, ખાડા-ખડીઆવાળા રસ્તા ઉપર વાહન પડડાયું તેમ વિમાનો ઈજ્જતાતાં હતાં. આવી સ્થિતિમાં આ અનિવાર્ય હોય છે. સારાય હવાઇમાર્ગ કાચા ગાડાકેડા જેવો થઇ ગયો હતો. ખૂબ સામાનથી ભરપૂર લાદેલાં વિમાનો દરિયામાં વહાણુ ડોલે તેમ ડોલતાં પણ હતાં.

અમારા કેટલાક વિમાનીઓ બધે ખરાબમાં ખરાબ હવામાનથી ટેવાયેલા હતા, પણ આ વખતે તેમને પણ આ કુદરતે તોબા પોકરાવી, ત્યારે અમારા જેવા જમીનનાં જ છવડાંની શી દશા થઇ હશે તે ન કહેવાય એ જ કીક.

અમારા મુખ્ય સુકાનીએ આકેજલનો સીધો માર્ગ દોર્યો હતો. અમને સમજણ નહોતી પડતી કે એ સુકાની જમીનનાં ક્યાં ચિહ્નોને આધારે વિમાનોને દોરતો હતો. નીચે તો કેવળ અનંત અને એકધારું બરફનું રણુ છવાયલું હતું. કોઇ કોઇ જગ્યાએ જંગલોનાં નાનાં ધાણાં દેખાતાં હતા. ગામડાં જૂજ હતાં અને તે પણ ઘણાં અંતરે અને એક એકની માથે દેખાવમાં એક જ

સરખાં; પણ નીચે જિતયાં પછી અમે અમારા માર્ગને દોરલા નકશા સાથે અરખાવી જોયો, તો માલુમ થયું કે સ્પીરીતે વિમાનોને એક દોરાવા પણ ફેર ન પડે એ રીતે દોર્યા હતાં, મોસ્કોથી આકેન્જલ સુધી ગરાગર તીરની જેમ સીધાં ને સચોટ અમારાં વિમાનો ઊડ્યાં હતાં.

વિમાનોની અંદર અમારી દિનિચયાં ખૂબ જ વ્યવસ્થિત અને નિયમિત હતી. દરેકને પોતપોતાનું કામ કરવાનું હતું. વિમાનીઓ વિમાનના યંત્રને ચલાવતા હતા. માર્મશ્કો સુક્રાન સંભાળતા હતા. અને વારંવાર મુખ્ય વિમાન સાથે મદેશાઓ ચલાવતા હતા. યાંત્રિકો તો ખાણીને યંત્રોની સંભાળમાં લાગી ગયા હતા. આ તનતોડ મદેનાઉ લોકો તો જમીન ઉપર હોય કે હવામાં હોય, બધેય હમેશાં કામમાં જ લામેલા હોય છે. એકવાર ઉડુપન દરમિયાન મોયોકોવે જોયું કે વિમાનનો પાછળનો ડોમે પાંખો બરાબર કામ આપતો ન હતો. તેણે ધવાશીના નામના યાંત્રિકને બોલાવ્યો, ને તેની તપાસ કરવા કહ્યું. ધવાશીનાએ વિમાનનું આખું શરીર વીંધીને સુક્રાનના ગોળ કાણામાંથી જોયું. અહીં કાન બહેર મારી નય તેવો ખખડાટ થતો હતો. વિમાન નાગની જેમ અમળાનું હતું. તે શરીર હીંચી હતો એટલે તેને માટે જોયે પહોંચીને તપાસ કરવી એ મુશ્કેલ હતું. ધવાશીનાએ શુટોવ્સ્કીને પોતાના બે પગ પકડી રાખવા કહ્યું. પછી તેણે આખું શરીર બહાર કાઢીને અંદર હાવતમાં વિમાનની આખી પૂંછડી તપાસી. તેણે જોયું કે પંખાના ટેકા મૂળમાંથી દીલા ચપ્પ ગયા હતાં. વિમાનમાં આવીને તેણે સાધા મગજૂત કરી દીધા, તે પછી વિમાન સરળતાથી ચાલવા લાગ્યું.

અમે આકેન્જલની નજીક આવતા ગયા, તેમ હવા સુધરવા લાગી. વાદળના થરો જોયે ચાલવા લાગ્યા, ને અમે ૧૫૦૦ ફીટની

જિયાઈએ જિડવા લાગ્યા. એજિનો સુંદર રીતે કામ કરતા હતા. તેમના એકધારા અવાજમાં એક પણ સૂર જિંબોનીચે થતો ન હતો. માર્ગમાં વોડોપિયાનોવ અને મોઝુરકે યંત્રથી ચાલતા વિમાનીઓની પરીક્ષા કરી. આવા યંત્ર-વિમાનીઓ દરેક વિમાનમાં ખાસ ગોઠવવામાં આવ્યા હતા. આ યંત્ર-વિમાનીઓએ વિમાનને ખૂબ આગ્રાધીનપણાથી અને ચોકમાઈથી જતાવેના માર્ગે તથા દિશા, ઝડપ અને જિંચાઈ ત્રણેયને કાળજીપૂર્વક ધ્યાનમાં રાખીને હાક્યા. બે કલાકની આ પરીક્ષા પછી વળી હાડગ્યામના માનવી વિમાનીઓએ તેમના યંત્રસેવકો પામેથી યંત્ર સંભાળી લીધું, અને તેમના મેંવમેને મન્યવાદ આપ્યા.

(વસંતઋતુએ આ ઉત્તર સુધી દેખા દીધા હતા. આકેજવના હવાઈ મેદાનમાં બરફ પીગળવા લાગ્યો હતો અને તેની જમીન અમારા આ તોતીંગ વજનદાર વિમાનને ઉતારી શકે તેટલી કંજી ન હતી એટલા માટે એક ખાસ હવાઈમેદાન અમારા વિમાનોને જિતવા માટે આકેજલથી ૫૦ માઈલ દૂર તત્કાલ તૈયાર કરવામાં આવ્યું હતું. આ વિમાની મેદાન બોલમેગોરી નામના ગામડા પાસે હતું. આ ગામ ૧૮ મી સદીના પ્રખ્યાત વિજ્ઞાની માઈકલ બોમોનોટોવની જન્મભૂમિ છે. એકદમ વળાક લઈને અમારા વિમાનીએ આ હવાઈમેદાન ફરતું સવામતીનું ચક્કર લીધું, તે અમે નીચે જિતરવા લાગ્યા. તેના મોટા તોતીંગ પૈડા આ મેદાનના બરફમાં જોડા ચીવા પાડી દીધા પછી અટક્યા. થોડી જ મિનિટમાં અમે એ આખા પ્રદેશમાંથી દોડી આવેના બેઠૂતોના ટોળાથી ઘેરાઈ ગયા.)

અમારી સફરની પહેલી મજલ અમિ પૂરી થઈ. પ્રાય નના કમા અમે ૬૭૦ માઈલ કાપ્યા, હજી બે કે ૨૦૦૦ માઈલની મજલ બાકી હતી.

આર્કેન્સ હોડ્યા પછી અમે ધરતીનેા હેડા હોડયો, એમ કહેવાય. હજુ આર્કેન્સ સુધીમાં અમે ઠેક મેરકેડા ટેલિફોન કરીને પણ ધારીએ તે માધન મંગાવી ચક્રીએ એમ હતું. આર્કેન્સ હોડ્યા પછી અમારે કેવળ અમે સાથે લીધેલાં સાધનો ઉપર આધાર રાખવાનો હતો.

એટલા જ માટે આખા પ્રવાસમંડળના એક એક માણસને ખૂબ કાળજીપૂર્વક પૂર્મંદ કરવામા આવ્યેર હતો. આર્કેન્સમાં અમે જે દિવસો ગાળ્યા તે દરમિયાન અમારો જુધો વખત સામાન ગોઠવવામાં, ઝડપભેર અને ખરેખર કામની એવી સલાઓમાં તેમ જ વિગતવાર વ્યવહારુ તૈયારીમાં જ ગાળ્યો હતો. સૌથી પહેલાં તો મુધા વિમાનોને પેડાંને જલ્દી લઈમલાં નાખી દીધાં. આ જંગી હવાઇ જહાજોને પહેલેથી હેલ્થે સુધો, એક નાનામાં નાના રફ સુધી ફરીવાર તપાસી જવામા આવ્યાં; ને તેને ઠીક કરી સેવામા આવ્યાં. થાક શું કહેવાય તે જ જમને ખજર નથી, એવા છાતરો અને યાંત્રિકો તો ઘડીએ ને પળે, જપ્પા વગર મશીનની ચાંદર ઉચ્ચપાથલ કરી જ રહ્યા હતા. તે શું કરે છે, તે તો તેમને જ ખજર પડે એમ હતું. ધડીક એક ભાગ કાઢી નાખે ને બીજે નાખે, વળી તે જલ્લાવીને પાછો એનો એ ભાગ જોડે. એમ લગભગ તેમનો આખો વખત આ હવાઇ મેદાનમાં જ જતો હતો. તેમની પરિવહો પણ ત્યા જ મળતી. ઝીણામાં ઝીણી વિગતની ચર્ચાઓ મેદાનમા જ ચલી. હવાઇ માર્ગદર્શકો એ માર્ગદર્શક વજ્રોને ખારી-કાપથી તપાસી લેતા અને એ જ સાંજે તેઓ જુધા ભોગા ઘઘને મંત્રણા કરતા, અવયોગનની અને અનુભવની આધ-યે કરતા.

શ્યામ દેખીની રીતેબીધું સાફ લાગતું આ કામ સરળ નહોતું. એક એક વાતની ગજુતરી કરવાની હતી હવામાન, પવનના પ્રવાહો અને એક યા બીજા પ્રેશમાં જરફ જમી જવાની શક્યતાઓ, આ

બધાને ટપી જાય તેવી મુશ્કેલી તો નકશાની હતી. અત્યાર સુધીના બધા નકશા જૂનમરેવા અને અટકળથી કરેલા હતા. ઉત્તરમાં જમીન પરનાં સીમાચિન્હો ઝોઝામાં ઝોછા છે, એટલે સામાન્યરીતે પ્રવાસીઓને ચાલુ નકશા ઉપર આધાર રાખવાની લાલચ થાય. પણ અહીં તો કોઇના પર આધાર રાખી શકાય તેમ જ નહોતું. દાખલા તરીકે એક નકશામાં પોહોડો સરોવરમા મળતી એક નદી ઉત્તરમાંથી નીકળતી દેખાડી હતી, જ્યારે ખીજ એક નકશામાં નૈઋત્યમાંથી નીકળતી દેખાડી હતી. એનાં એ જ ગામને જુદાં જુદાં નકશામાં જુદા જુદાં નામ આપવામા આવ્યાં હતાં. નદીમાર્ગો વિરુદ્ધ દિશામાં જ જતાવેલા હતા.

અમારા આ પહેલી મજલના મુકામ દરમિયાન અમે ઉપાધિ અને પ્રવૃત્તિમાં જ રહ્યા હતા. હવાઇ મેગન આર્કેજલથી ૫૦ માઇલ દૂર હતું. બધા વિમાનીઓ તે શહેરથી ૧૮ માઇલ દૂર આવેલ તે પ્રદેશની જિલ્લા કારોબારી સમિતિના એક આરામ-ગૃહમા રહેતા હતા. રોજ સવારે મોટરમા બેસીને તેઓ હવાઇ મેદાન પર જતા, અને મોડી સાંજે પાછા ફરતા. આ આખો માર્ગ વાહનવ્યવહારથી ભરેલો હતો. મુસાફરોની મોટરો, વિમાનના જુદા જુદા ભાગથી અને યંત્રોથી ભરેલો લારીઓ, વિમાનોની નીચે નાખવાના મોટાં ધીસવા લાઇને જતા ખટારાઓ આમથી તેમ દોડ દોડી કરતા હતા.

ખરાબર આ જ વખતે વસંતઋતુ વધારે ને વધારે નજીક આવતી જતી હતી. રોજ સવારે ગ્રોફેસર સ્મીટ્ટ ઉજ્યુનામાનની પૂઝપરંથ કરતા જવાબ સાબળીને કોષમા પોતાની દાઢી કરડતા. હવામા ઉજ્યુતા હતી અને રસ્તાઓ બીના થવા લાગ્યા હતા. મરફના થરો પીગળીને પાતળા થતા જતા હતા. ઝેઝરકી અમારો ક્વામાન-પ્રવીણ હતો. તે આખો વખત દુનિયાના કોઇ પણ ભાગ

ઉપર થતા ઝંઝાવાત અને પ્રતિ-ઝંઝાવાતની નજર રાખ્યા જ મરતો હતો. પણ આ નિરાશામય વાતાવરણમાં આરાતું કિરણ તેને દેખાતું ન હતું. અમે જના, અમારા લાળે અંતરે દેખાતાં કામ કરતા ગોવોવિન સુદા જરફ પડવાની રાહ જોતા બેઠા હતા. બધી બાલુથી માઠા સમાચારો જ આવ્યા કરતા હતા આકે'જલમાં તો જરફ એટલો જો પીગળી ગયો હતો કે આપું વિમાન તેના હવાઈ મેદાનમાં ખૂચીને ઊતરી ગયું. ડવીના નદી ઉપરનો જરફ એટલો પાતંગો થઈ ગયો હતો કે ત્યાના સરવાળાઓએ નદી ઉપર વાહન હંદાવવાની મનાઈ કરી દીધી હતી. નારીયાન-માઝ શહેરમાં સુદા થર્મોમીટર શૂન્ય ઉપર પારે જતાવતું હતું.

માત્ર માત્ર પડ્યે જ અમે જરા બેગા મળી શકતા તેવખતે અમારા ઉમાદનું વાતાવરણ ફેલાતું અમારું આપું મંડળ ખૂબ આનંદી હતું ને એટલું જ બળવાન ને ભાગ્ય પણ હવામાનના વિદ્ય ઉપર ગરમાગરમ અર્થા થવા પછી તેનો અત કાલશ્વર્ગમાં આવતો અમાગ આ બધા પ્રેરામીઓને સુદર કાલતા આપડાં હતું.

જેતાર-ચંનની પરીક્ષા કરવા માટે એક વાર ગોનોવિને અખતારા માટે વિમાનને ઉડાડ્યું આપું વિમાન આ કાઢીઆ જરફમાં નહું મુરકેવીએ ચાલે તેમ હતું. એટલે તેની સાથેના બે યાત્રિકો નીચે ઊતરીને પાઞ્ણથી વિમાનને ધકેલવા લાખ્યા જે જળુના ઊતારવાથી વિમાનનો ભાર પણ હલકો થયો ને વિમાન ઊપડ્યું પેલા પાઞ્ણથી ધકેલી મારતા બેય વિમાનીઓ જરફમાં ગળાડા પડ્યા અને વિમાનને પકડી ન શક્યા ગોનોવિન એકનો વિમાન હાડી ગયો. મોઝુરકે આવી જ એક વાત પોતાના અનુભવની કહી , એક વાર તે ઉતારુઓવાડું એક પાણીમાં તરતું વિમાન લઈને જતો હતો. તે પોતાની પહોચવાની જગ્યાએ પડાંચો તેજે વિમાનને પાણીમાં કાડા પાસે ઉતાર્યું, ને કાઠે લઈ જવા માટે પ્રયત્ન

ફરવા લાગ્યો. એકાએક વિમાન એક છીંકરા પાણીવાળી જગ્યામાં બાધી ગયું. હવે વિમાનમાં ઉતારું બધી સ્ત્રીઓ જ હતી. તેમને નીચે ઊતરીને વિમાનને ધક્કો મારવાનું કહેવાય તો નહિ જ ! એટલે પોતે વિમાનમાંથી નીચે ઊતર્યા. વિમાનને ફેરવીને બાકા-ભાથી કાઢવા લાગ્યો. એમાં વિમાન ઠેલાયું ને પાણીમાં ઊપડ્યું. એ તો દરિયામાં આગળ ને આગળ વધવા લાગ્યું ! મોઝુરકે પાંચ પાણીમાં પડીને વિમાન પકડવા તરવા માડ્યું. પણ એમ તે કાંઈ પહોંચાય ? સદ્ભાગ્યે એક મોટું મોજું આવ્યું ને વિમાનને પાછું ધકેલ્યું. પેલા મોઝુરકે તો આશા મૂકી દીધી હતી; પણ એ મોજાના ધમને લીધે તે વિમાન સુધી પહોંચી શક્યો. અંદરના ઉતારુઓની શી દશા હશે એ તો કલ્પીત લેવાનું !

કેટલું મોરગોવસ્કીએ પોતાની હવાઈ છત્રીથી નીચે ઊતરવાના પ્રયોગની વાતો કરાવીને બધાને ખૂબ જ મજા કરાવી. એવે-ક્ષીત્ર તો અર્વો દિવસકે હતો. અત્યારે તેને ફાગલ વખતમાં હોમિયોપથી અને તિબેટના વૈદ્યશાસ્ત્રનો શોખ લાગ્યો હતો. મોરગોવ તો બેઠો બેઠો બધાની વાત માંબળતો જાય અને પોતાની શુભનમાથી હોમીયો પીતો જાય.

આ આનંદની થોડી ખજોમાં પણ કેટલાંય મૂંઝવતા પ્રશ્નો આવી પડતા. નારતો કરતા કરતા કે ખાતાપીતા પણ આ માટેની સભાઓ ત્યાંને ત્યાં જ બરવામાં આવતી. કાતતા કાતતા પણ ક્યારેક તકલીઓ કે આદનો પ્યાલો એક જાણુ મૂકી છત્રે પણ તેમને ખાડખડિયાળા રસ્તે ખાતમોગેરી કે આર્કે જલને રસ્તે મોટર મારી મૂકવી પડતી.

આ પ્રમાણે દિવસો પસાર થવા લાગ્યા. રોજ મવારે અમારો નેતા હવામાન-ગ્રવીજી સાથે આશુર મુખે જોનો. દરેક વખતે જરાજ મળે તો કે “હું ઊપડાતી મનાહ નથી આપતો.”

આખરે રહી ગયો હવામાનમાં કંઈક સુધારાના ચિહ્નો દેખાવા લાગ્યાં. વહેલી સવારે જ્યાં વિમાનીઓ હવામાં મેદાનમાં બેગા થયા. હલકા જરફના વરસાદે કેટલાંય નાનામોટા જમીનનાં ગાંજા પૂરી દીધાં હતાં વિમાનીઓને 'હાથ' યથાકે આખરે અહીંથી જિપડાશે ખરું! પણ હવે હવામાન બહુ જ હળવેર હોય છે. યાંત્રિકોએ એન્જિનો ચાલુ કર્યાં કે તરત જ આકાશનું 'ગ્રાબુ' ખૂટું રૂપ બદલાઈને મેંયાં બિનના પોલ જેવું જની ગયું. તાલીમ માટેનું વિમાન ઉપર આકાશમાં જરા અફર મારીને તપાસ કરવા જોડેનું, તે ૬૦૦ ફીટની ઊંચાઈએ વાહાના ઘરમાં અદ્રશ્ય થઈ ગયું. જીનો તે ઝોટી જમ એવો જરફ પડેવો શરૂ થયો, હવામાં મેદાન આપું ધાવાઈ ગયું ને ઠેર ઠેર પાણીના ખાબોચીયાં ઊગવા લાગ્યાં. જ્યાં પ્રવાસીઓ નિરાશ થઈને પોતપોતાના સ્થાને પાછા ફર્યાં. સાંજે દક્ષિણનો ભયંકર પવન ફૂંકવા લાગ્યો. તેણે વાહાને ક્યાના ક્યાય ધડેલી માર્યાં. પવન વિમાનો સામે એટલા જોરથી અથડાતો કે હમણાં તે જ્યાંને ઉડવાયો નાખશે એમ લાગતું હતું. આ તોફાનોમાં યાંત્રિકો પોતાના યંત્ર પાસે દોડી ગયા, ને દોરકાના બારે મોટા લંગરો અને પેટ્રોલની ટાંકીઓ સાથે વિમાનોને બરાબર જકડીને બાંધ્યા પછી જ પાછા ફર્યાં.

ખીલ સવારે અમે જ્યાં મેદાન ઉપર ગયા હવામાનનો વર્તાર એવો હતો કે હવા બદલશે ખરી પણ બહુ તોફાની નહિ હોય થોડો વખત રાહ જોવાનું અને ૯ ને ૧૦ વાગ્યાની વચ્ચે જિપડવાનું અમે નક્કી કર્યું. ચારેય જંગી વિમાનોની જિપડવા માટેની તૈયારી કરી હતી જે દિવસ પહેલાં દરેક એરોપ્લેનની નીચે પાછા પૈડા નાખ્યા હતા, જેથી કદાચ નારીશાનમાંટમાં ન ફૂટકે ઊતરવું પડે તો કામ આવે. પેટ્રોલની ટાંકીઓ પૂરેપૂરી ભરી દીધી હતી કુલ ૬૫૦ રોકાનારી મંડળી માટેના જ્યાં સાધનો

વિમાનોમા સરખે ભાગે વહેંચી લેવામાં આવ્યા હતા. દરેક વિમાની પોતાના વિમાનમાથી પેપેનીનનો મામાન બને તેટલો ઓછો કરવા મથતા હતા ! પેપેનીન કાંઈ નમતું મૂકે એમ ન હતો. તે તો એ કાઢેલો સામાન પાંચે ભરતો જાય ને કહેતો જાય, ‘બધા માણસ, આ તે કાંઈ વજન કહેવાય ? જીઓને, હું પોતે જ આના કરતા તો ઇમગ્રો વજનમા છું.’

આખરે ઊપડવાનો વખત થયો. એ જ વખતે ખખર પડી એન. ૧૭૧ના વિમાનમાનું અદરતું જમણું એન્જિન ચાલતું ન. યાત્રિકો ત્યાં કામે લાગી ગયા ખૂન માથાદૂટ કરી, પણ મો ગતિમાન થાય જ નહિ. ત્યાં ને ત્યાં જ બુંદિયાળ યત્રની મેં જ બધા યાત્રિકોની સભા તરત જ ભેગી થઈ ઘણી સારી મલાહો ભેગી થઈને કામે લગાવી પણ યંત્ર એકતું બે ન થાય. સાવ દરી જ ગયું હતું એકાએક બૂમ પડી, ‘એ મારગ આપો, રસ્તો કરો.’ એન ૧૬૯ના યાત્રિકો તેમના ખભા ઉપર અકસ્માત માટે જ ખામ તૈયાર રાખેના કાંઈ સાધનને ઊંચકીને આવી પહોંચ્યા એ સાધન ખીજું કાંઈ નહિ પણ દબાવેન હવાની ડોકી હતી ! મોઝુકે પોતાના માથા વિમાનને માટે પોતાની આ કીમતી દવા આપી દીધી અવગત એ વાત ખરી કે તેણે માથા વિમાન ન ઊપડ્યું હોત તો પોતે પણ અટકી જ પડ્યો હોત તોય તે તેમા પરમાર્થ તો ખરો જ ને ! આ દબાવેની દવાએ ચમત્કાર કર્યો ને એ એન્જિનમા પ્રાણ આવ્યા એક મોટું ટ્રેમ્પર વિમાનોની આગળ આવ્યું ને એક પછી એક વિમાનને બેચીને તેની જગ્યાએથી બહાર કાઢ્યા. વિમાનના ધીમના જે બરફમા ઊડા ખૂચી ગયા હતા તે છૂટા થયા અને વિમાનોને ઊપડવા માટે મોખજ થઈ

આવી રીતે ઊપડવામા વિમાની પૂરેપૂરી કુશળતાની જરૂર

છે ચારે બાજુ જ ફના પાતળા પડી નીચે પાણી બરેન હતું
હલકા વચ્ચનના વિમાનેને પણ આ પાતળા થરક ઉપરથી પાકવું
આકરુ પ? એમ હતું ત્યાં ગા વિમાનો તો સામાન સહિત લગ
ભમ રરતા ટન વચ્ચનના હતા આટલા વચ્ચનને હાંપુ એટલું જ
નદિ પણ જીવે ઉપાડુ એ કામ મુશ્કેલ હતું વળી પવન પણ
બાળુનો ફૂકાતો હતો એમા જરાય ચૂક થઇ કે નીચે જ તૂટી
પડ્યાનું રહે પણ વિમાનીઓની કુશળતા અને એન્જિનોની રાક્ષા
તાકાતે કામ પાર પાડ્યું ગોરોવિહાર વિમાન તો આ ચારે મ
વિમાન કરતા વચ્ચનના હવકું હતું પણ એ દ્વિમ પહેલા તેને
જોડુ હતું, ત્યારે તને ઝડપ લેના માટે આખા મેનને એક છોડ્યા
બીજા છે. સુધી દોડવનું પડ્યું હતું પછી જ તે જીવે જોડા શક્ય
હતું તેના નમાબુમા આ ચારેવ વિમાનોને ધાર્યા કરતા ઓછી
મુશ્કેલી નહી

મોઝુરકે પોતાનું વિમાન સૌથી આગળ લીધું ૮૦૦ વરની
દોડ કરીને વિમાનને અદ્ધર લીધું તેની પાછળ વેડો પિપાનોવ,
પછી મે નામવ ને સૌથી છેડે એરેક્લીવ આ એરેક્લીવે પોતાની
અર્ધા જિંદગી આ ઉત્તરધ્રુવ-પ્રેક્ષના વિમાની ઉડવનમા ગાળી
હતી તે અત્યારે પણ પ્રયોગ કરવા જોઈએ મનની સ્થિરતા
ધરાવતો હતો વિમાન વધારેમા વધારે ટેકન સુધી જમીન પર
દોડી શકે છે જોડામા ઓછી એન્જિનની કેટલી ગતિ હોય ત્યારે
તે જીવે ચડી શકે છે, આવું ઘણું તેણે જોયું હતું તેના રસના
વિષયો અને પ્રકારના હતા સંસ્કૃતિ બાનાથી માડીને હેઠ દૂકામા દૂકા
મોન્ડાઓથી કામ કરતા બેતાર-ચત્ર સુધીના વિષયમા તેને રસ
હતો હમેશાં નવું ને નવું જાણ્યા જ કરવું, મેળવ્યા જ કરવું,
એક વખતના અનુભવને બીજી વાર જ ખર વાપરવો, આવા અધ્યા
શુઓ તેનામા હતા

ખોત્તોગોરી ઉપર વિગાળ વર્તુલમાં થોડાંએક ચપ્પર મારીને કાફલાએ પોતાનો માર્ગ લીધો. આ માર્ગ કિત્તો રંગિયાના તુદ્રા પ્રદેશ ઉપર થઈને નારીયાન-માર તરફ જતો હતો. આ ચપ્પર ખૂબ ખુશનુમા હતી. હંફાળો સૂર્ય નીચેના મેદાનોને આકર્ષક બનાવતો હતો. પણ એક કલાક પછી સૂર્ય વાઘામા ઢકાઈ ગયો. મેદાનોએ પણ પોતાનું મૌઘ્ય દાખી દીધું. તે કિન્નરડ, ખાથી અને ગમગીન ભાગવા માડ્યા. જરફના અનત પટ પર કોઈ કોઈ વાર જંગલના ધાખા દેખાતા હતા. તે પણ અમે જેમ જેમ કિતરમાં જતા ગયા તેમ બધે થઈ ગયા. અમારી નજર પહોંચી શકે ત્યાં સુધી કેવળ નીરસ અને નિષ્પ્રાણ તુદ્રા જ હવાયેય હતું. નકશામા ક્યાંય ન નોંધાયેલી એવી નદીઓ કોઈ કોઈ જગ્યાએ સર્પની જેમ વાકીચૂકી થતી દેખાતી હતી.

અમારા વિમાનોમા થંત્રો એક મરખા અવાજે ગુંછ રલા હતા. ગિપડતી વખતે લીનેલા પરિશ્રમથી યાકીને લોથ થઈ ગયેલાં યાત્રિકો હવાશીના અને ગુરોન્સ્કી પુરીને શાકનું નિકંદન વાળવા બેસી ગયા હતા. તેમની સામે જ થંત્રું પાટિયું હતું. તેમાંથી વચ્ચે વચ્ચે એકાદ ચક્રની ખોલતા જાય કે એકાદ ચક્રતાને ફેરવતા પણ જાય. ૧૨૦૦ થી ૧૫૦૦ ફૂટની ઊંચાઈએ અમારાં વિમાનો સમુદ્રમાં ઊડી રલા હતા. નૈઋત્યનો જોરદાર પવન પણ અમને ધકેલી રલો હતો. બે કલાક પછી નીચે અમારા જંદર પામે કાળો પટો દેખાયો. વિમાનીઓ ચમક્યા કે ધુમ્મસ તો નહિ હોય ને! એમ હોય તો તેનો આટલો સ્પષ્ટ પટો કેમ દેખાય છે? અમે તેની નજીક ગયા. “અરે, આ તો મયુદ્ર છે.” મોતોકોવે ખના હવાળીને ક્યું.

બે જ મિનિટ બાદ અમે ગેરમયા અખાત કુપર આવી પડે. આ અમારા મુખ્ય સુકાની સ્પીગીને જરફના તેજાનથી જયવા માટે

અમારા વિમાનોને આ બાધુ દોષા હતા. મારામા એક વિચિત્ર લાગણી ઊભી થઈ. નીચે ખુદા પાણીનો અક્ષાટ સાગર ડેક સ્થિતિજ સુધી પયસાઈને પડ્યો હતો. આમા કદ જગ્યાએ નીચે ઊંડરી ચકાશે ? મેં મારા વિમાનના મચીનનો એકધારો ॥ જરાવ સામન્યો મોતોડાવનું એ જ સ્મિતમયું સ્વસ્થ મુખ જોયું, અને મને થયું કે હું પણ આ લોકોની જેમ સામાન્ય માણુમથી કંઈક વધારે છું.

(આખા સોવિયેટ સંઘમા મોતોડાવ એટલે મુર્તિમંત વિશ્વામ, કુશળતા, લોકો તેને પોતાના એક વીર પાત્ર તરીકે યાદે છે. તે આ પ્રેમ પોતાની મોઢક નમ્રતાથી વધારે ઉજાગવળ બનાવે છે. આખા સોવિયેટ સંઘની એક એક સરહદને ખૂણેખાચરે ઊડી આવેલ છે. આ જ માણુમને ૧૯૩૪મા શેડ્યુસ્કીની વહાણની વહારે ધાવા મોકલ્યો હતો. એક નાનું વિમાન લઈને મોતોડાવ ત્યાં જરૂર થી છવાયેલ ઘાણા પાસે પહોંચી ગયો. તવ વખત એમ કરીને એ વહાણના તમામે તમામ માણુસને સહીસવામત કિનારે લઈ આવ્યો. તેણે તો ઉતાડુઓને વિમાનની કેબીનમાં બસવા ઉપરાંત તેની પાખમા રાખેલી હવાઈજીનીની પેટ્ટીમા પણ બધાં હતા. તેના આ પરાક્રમ માટે તેને સોવિયેટ સંઘના વીરનું 'ગિરુદ અયુ' હતું. આ પછી પાઠો તરત જ તે પોતાનું વિમાન હજી પોતાની પાખ સંકેતે ન સંકેતે ત્યાં તો તેને લઈને ઊપડ્યો ને રશિયાની ઉત્તરમા પશ્ચિમથી પૂર્વ સુધીની આખી સરહદ તપાસી આવ્યો. આ માટે તેને સોવિયેટ સરકારે 'ઝોડર ઝોફ લેનીન' અને 'ઝોડર ઝોફી રેડ ફોર્ગ' એમ બે ગિરુદ આપ્યા અને ક્રમદ્વારેએ તેને સોવિયેટ સંઘની ગમ્પવર્તી કારોગારીમા બેસવા માટે ચૂંટી કાઢ્યો.)

શેરકાધાનો અખાત વટયા પછી નીચા વાદળા દેખાવા લાગ્યા. ડેક તાક્સી ચિસ્ત્રમાથી જાણે કે ધુમાડા નીકળતા હોય તેવા તે લાગતા હતા. નીચે ધરતીમાતાના દર્શન નહોતા થતા વિમાનો

ડોલવા લાગ્યાં. નીચે પહેલાંની જેમ ટુંદ્રા છવાયેલ હતું. માણસની વસ્તી ક્યાંય દેખાતી ન હતી. ફક્ત એકાદવાર અમને છૂટાંછવાયાં ઝૂંપડાં દેખાયાં એટલું જ. થોડીવારે અમે એક મોટી વસ્તીવાળું ગામ જોયું. એવું નામ નીઝનાપા પેશા, તેમાં પચાસ :સાઠ ઘરો હશે. આટલી વસ્તીવાળું ગામ અમારા મંડળને પૂરતું લાગ્યું. આ પ્રદેશના પ્રમાણમાં આ વસ્તી ગીચ ગણાય.

આખી સફર દરમિયાન અમારું મુખ્ય વિમાન જમીન પરનાં સ્થળો સાથે સતત સંપર્કમાં રહેતું. હવાનોવ અમારો ખેતાર વિભાગનો વડો, આર્કેજલ, નારીયાનમાટ અને મોસ્કોના ક્રુવ દરિયાઈ માર્ગ મંડળના દ્વિતર સાથે પણ સતત સંદેશવ્યવહાર ચલાવ્યા કરતો હતો. અમે શેરકાયા અખાત વટાવ્યા પછી હવાનોવને નારીયાન-માટ તરફથી હવામાનનો અહેવાલ મળ્યો. તે તેણે મુખ્ય સુકાનીને આપ્યો. તેણે તે વાંચ્યો તે કૂચો વાળી ખિસ્સામાં નાખ્યો. અહેવાલમાં લખ્યું હતું, “નારીયાન-માટ ઉપર બરફનું સખત તોફાન છે, અને થોડા વારથી વધારે નગર પણ જઈ શકતી નથી,” અમારે શું કરવું ? પાછા ફરવું ?

અમે આગળ વધ્યા.

એક કલાક પછી બીજો સંદેશ મળ્યો. તોફાન પસાર થઈ ગયું હતું. અમે નારીયાન-માટ પહોંચ્યા ત્યારે ત્યાં હવા સુંદર હતી. વાદળો ખૂબ ઊંચે હતાં.. બધું સ્પષ્ટ જોઈ શકાતું હતું. શહેર ઉપર ચક્કર મારીને પેયોરા નદી માથે આવેલ સુદર વિનાની મેદાન ઉપર અમારાં વિમાનો ગિતર્ષી. બોલ્શોગોરીયા નારીયાન-માટ પહોંચવામાં અમને બે કલાક ને પચાસ મિનિટ લાગી. કલાકના ૧૬૦ માઇલની ઝડપે અમે ઊડ્યા.

અમને અહીં અસાધારણ હેનનર્થો આવકાર મળ્યો. નેનેટ-સના ઇલાકાનો દરેકે દરેક મુખ્ય માણસ આખા શહેરની વસ્તી

અને મોરકો છાપાના પ્રતિનિધિઓ મેદાન ઉપર આવ્યા હતા. અમારી મહેમાનગતિ ખૂબ હેતુમતી થઈ. અમારે ઊતરવા માટે, ખાવા માટે અને અમારી નાનીમોટી તમામ જરૂરિયાત માટે ખૂબ સંભાળ રાખવામાં આવી હતી.

કદાચ અમારામાંના કેાઇ પણ માણસને મોરકામાં હતા ત્યારે આગળ ઉપર રું રું મુરકેલી આવશે, તેની કલ્પના નહોતી. એ વાત ખરી કે આખી યોજના પહેલેથી ખુબ જ સ્પષ્ટ હતી. આખી યોજનાના મુખ્ય મુખ્ય મુદ્દાઓ ખુબ જ કાળજીપૂર્વક અને ગણતરીપૂર્વક નક્કી કરવામાં આવ્યા હતા. પણ અમારી સરેના પહેલા જ હપ્તામાં અમે જોઈ લીધું કે કરેલી યોજનામાં કેટલાક અગત્યના મુદ્દાઓ કરવાની જરૂર છે. ફરકેફરક નાનામાં નાની ગણાતી વિગતો અને નાનામાં નાના મણાતા બનાવો પણ વિચાર કરી લેવાની જરૂર છે.

દાખલા તરીકે ગાયોવિનના વિમાનનું બેતાર-યાંત્ર ખોટવાઈ ગયું. અમારા એ વિમાનીને એ યાંત્ર સમુ કરવા માટે નારીયાન-માટમાં એક અઠવાડિયું રોકાયું પડ્યું. એમાં છૂટકો જ નહોતો. આ પ્રદેશમાં સંદેશવ્યવહારના સાધન વગર બેસવું એ અશક્ય હતું. બધા યાંત્રિકો, વિમાનીઓ અને બેતાર-યાંત્રિકોએ મોતાનો બધો વખત આ વિમાનની એકેએક વિગતોને તપાસી લેવામાં અને મુદારી લેવામાં ગાળ્યો.

“મારા બાપ! આમાં તે કેટલી કળા, યાત્રો અને ચક્રર ભર્યા છે.” ઇચ્છાશીલા અમારો મોટી વધારે અનુભવી ને કુશળ યાંત્રિક હતો, તેને પણ નિઃસાસો નાખવો પડ્યો.

વાત પણ ખરી હતી. એન્જિનને માટે પાણી તેજ અને પેટ્રોલ પૂરું પાડનાર નળીની જ લંબાઈ કાંઈ નહિ તો ચારસો-પાંચસો વાર જોટલી હશે અને આ આખા નળ ઉપર ઠેર ઠેર

ચકલીઓ ને ફળો હતી. આ એકેએક કળ ઉપર એન્જિનનો આધાર હતો.

... 1 10 1 1

અહીં દરેકને માથે ઢગલાખંભ કામ હતું. કોઈ દીના હાથના ધબકારા સાબળનાર ડોક્ટરના, જોટલી ઓકામનાથી બેતાર-યાત્રિકો તેમનાં બેતાર-યંત્રને તમાસી રહ્યા હતા. તેઓ વાતાવરણના અને યંત્રની બાબતના એક એક પ્રશ્ન ઉપર મરમાગરમ ચર્ચા ચલાવતા. સુકાનીઓ તેમના દિશાસૂચક યંત્રોને પણ બરાબર ચકાસી જોતા હતા. આ યંત્રો તેમની કેમિનમા ખીચોખીચ બધાં હતા. કોઈને એ યંત્રોની દુકાન જ લાગે. યાત્રિકોની તો શું વાત કરવી ! તેઓ તો ખરેખર તેમના યંત્રમાં દ્યાધ ગયા હતા. તેઓ પહેલી સફરમાંથી મળેલા અનુભવ પ્રમાણે ફેરફારો કરવા લાગી ગયા હતા. એની માથે માથે મોંથી મહત્વના પ્રશ્નો તો આખી મંડળી પામે જિભા હતા. કેટલાક દેખીતી રીતે રોહાક્તિક પ્રશ્નોજ લાગે. હાખના તરીકે વિમાનની નીચે જરૂર પડે ત્યારે મુકવા માટે માથે પેડા લેવા કે કેમ એ એક પ્રશ્ન હતો. આમ તો એ પ્રશ્ન સીમેસાદો દેખાય છે, પણ વ્યવહારમાં તે મુદ્દાવનો હતો. આ પેડાને લીધે એક વિમાનનું વજન ૧૮૦૦ રૂપિયા જેટલું વધી જતું હતું. સાથે પેડા લેવા એનો અર્થ એ જ થાય કે વચ્ચે એક વધારાનો હતારો કરવો જ પડે. આટલા ભારથી લાદેલી વિમાનને જોયે ચકાવનું ને પાછું નીચે હતારવું એ કાંઈ સહેલી વાત ન હતી.

(“આપણે જે પ્રવાસ આણ્યો છે, તેમાં મોંથી મોટી મુશ્કેલી વિમાનોને જમીન પરથી ઊંચે ઉપાડવાની જ છે. અનંકારની બાબતમાં કહું તો આપણને પગાર આ વિમાન ઉપાડવાનો જ મળે છે ” એકદલીને બધા સભ્યોને આ વાત ગમગમતી.)

આ અળખામણ પેડાની વાત ઉપર મરમાગરમ વાગ્યુંદ થયું. નીચે જતરૂમ માટે પેડાવાળી બેઠક ત્રધારે અનુદૂળ છે, એ વાત ખરી

વળી ઘીસલા પણ ભાગી જાય એવી ખડકવાળી જમીન ઉપર પણ પૈડા ઠીક કામ આપી શકે. પણ ખીજી જાણુ જ્યાં મૌથી છેલ્લો મુકામ કરવાનો છે, તે ધ્રુવપ્રદેશ ઉપર તો કદાચ જરૂરનાં મોટા ખેતરો પડ્યા હોય, તેમાં ક્યાંક ચિરાડો પડી હોય, ક્યાંક ખાડા પડેલા હોય, આવી જગ્યાએ પૈડા કરતા ઘીસલા જ કામ આપી શકે, ઉપરાંત વળી પૈડાનો વધારાનો ભાર આ ખીચોખીચ લાદેલા વિમાનો માટે જોખમકારક હતો. આથી આખરે પૈડા ન લેવાનું નક્કી કર્યું.

ખીજો એટલો જ મહત્વનો પ્રશ્ન માર્ગની પસંદગીનો હતો. નારીયાન-મારથી રોડશ્લેષ સુધીના પંથ બહુ જ અટપટા હતા. આમ નાકની ઘડી પધારે ગયુંએ તો અવર ૧૦૦૦ માઇલનું હતું. એમાં જો માર્ગ હતા એક તો વચ્ચે આમડેમાં મુકામ કરીને ત્યાંથી રોડશ્લેષ પહોંચતુ. એમ થાય તો અમારે પેલી મેટાસ્કીન સામુદ્રની ઓળંગવી પડે. આ સામુદ્રની તેના હવકા જ્વાળાવાળા પવનના પ્રવાહો માટે જાણીતી છે, એ ઉપરાંત વળી જેતાનિયા જુશિરને પણ ઓળંગવી પડે. આને તો વળી ધ્રુવ વિમાનીઓ 'પવનનો ધ્રુવ' કહે છે. ફક્ત આ મોર્ગમાં લાજ એક જ હતો કે વચ્ચે સમુદ્ર બહુ ઓછો ચીવે છે ખીજો માર્ગ સીધા રોડશ્લેષ જીડવાનો હતો. આ આખો માર્ગ પારેન્ટ્રસ સમુદ્ર ઉપર યધને જાય છે. વરસના આ કાળમાં આ સમુદ્રમાં નદિ જેવો જ જરૂર હોય છે, અમારાં વિમાનો જૂ-વિમાનો (જમીન પર જ ઊતરી શકે એવા) હતાં. એકાદ એન્જિન ખોટવાય તો તેના ઉતારાઓ માટે બચવાની આશા ન રહે પણ આ માર્ગમાં પવનના પ્રવાહોની અનુકૂળતા હતી. વચ્ચે ઊતરવાની ખટપટ આમાં નહોતી.

આ બેમાંથી કયો માર્ગ પસંદ કરવો તેનો નિર્ણય સહેલો.

માર્ગની મુશ્કેલી તથા જોખમોને ધરાવતી ભયજનક હતા. મુખ્ય નેતાઓની સભાએ આખરે જીજ્ઞાસુ માર્ગની તરફેણમાં પોતાનો નિર્ણય જાહેર કર્યો, એટલે કે નારીવાન-મારથી સીધા બારેન્ડ્રસ સમુદ્ર ઉપર યાદને રૂડોલ્ફ-ડે-પહેંચવું, એમ હતું. સ્મીટની સૂચના અનુસાર આ સફરનો માર્ગ નોવાયા એન્ડ્યાની પશ્ચિમ કિનારેથી અને તેટલો નજીક રાખવો, એમ ઠરાવ્યું. જેથી અકસ્માત વખતે જીતરવું પડે તોપણ તેને કિનારે પહેંચવાની શક્યતા રહે. આમાં થોડુંક જોખમ જોડાયું થયું હતું, એ વાત ખરી કે નોવાયા એન્ડ્યા પર્વતોથી છવાયેલ પ્રદેશ છે. તેમાં વિમાનને જીતરવું શક્ય ન હતું. તો ય વિમાન તૂટે છતાં વિમાનીઓને બચવાની શક્યતા તો હતી જ. બહુ જ ગંભીરતાપૂર્વક મુશ્કેલીઓનો વિચાર કરીને દરેક વિમાનના સરદારોએ ભેગા મળીને ધુમ્મસમાં જાડવા માટેના ચોક્કસ નિયમો નક્કી કર્યા. કોઈ વિમાન પાછળ રહી જાય તો શું કરવું, કોઈ વિમાનને અકસ્માત નડે તો તે વખતે બે-તાર સંદેશો કઈ રીતે અદાવવા વગેરે સારું નિયમો ઘડી કાઢ્યા.

આખા મંડળમાંનો કોઈપણ માણસ તેમની સામે ઉભેલા જોખમથી જરા પણ ગમરાતો ન હતો. દરેકને આ મનખૂત વિમાનોનાં એન્જિનોમાં, તેમના વિમાનીઓમાં અને પોતાની જાતમાં પૂર્ણ વિશ્વાસ હતો. આ વિશ્વાસ ને શ્રદ્ધા નારીવાન-મારમાં, આખા પ્રવાસમંડળની સામાન્ય સભામાં થયેલ અર્થમાં દેખાઈ આવતાં હતાં. ત્યાં અત્યારસુધી દેખાયેલી જૂતો ઉપર કડકમાં કડક ટીકાઓ પણ યથા. આગળના કાર્યક્રમમાં એકબીજાના વધુ ગાઢ સહકાર ઉપર ભાર મૂકવામાં આવ્યો. વ્યક્તિ વ્યક્તિ વચ્ચેની મૈત્રી વધુ ગાઢ બની. સભાની પૂર્ણ હિતિ વખતની ઓટો સ્મીટની વાણી આ રહી: ૬૬ (" જ્યારે " રેલ્વેસ્ટેશન " વડાણના પ્રવાસીઓના માનમાં કેન્દ્રી-નમાં ભોજન સમારંભ જોડવાયો હતો ત્યારે જિરાદર રેલેસિને હતું

હવે કે આપણા સોવિયેત્વીશને જેને 'શૂરવીરોનું' ગાડપણ' કહે છે, એ શું છે, તે જણાવ્યું છે. પણ શૌર્ય એકલું બસ નથી. ગૌરવીની માથે યોજનાબદ્ધ વ્યવસ્થા જોઈએ એ વ્યવસ્થા આ ગેઝેટીયનના વખાનીઓએ બરફના એટ ઉપર જનાવી હતી શૌર્ય અને વ્યવસ્થા. એ જોયા થશે ત્યારે આપણને કોઈ હરાવી શકશે નહિ. ગેઝેટીયનના આ શબ્દો યાદ રાખવા ધટે છે. વ્યવસ્થા આપણા પ્રવાસને સફળ બનાવશે આમા આપણા દેશની પ્રતિષ્ઠાની કસોટી છે આપણા દેશનું ગૌરવ આપણે કોઈપણ જોગે જાળવીશું.

આ પ્રવાસના નેતાના શબ્દો એ આમા મંડળના દિનના ભાવોનો પડો પાડતા હતા. ૪૫ માણસો આ પ્રવાસમા હતા એમને પાંચ વિભાનોમાં વહેંચી નાખવામા આવ્યા હતા આ પાંચે ૫ ટુકડીઓ એક જ ધ્યેય સિદ્ધ કરવા માટે આગ્રહ હતી એમ જ કહેવું કે આ પાંચ ટુકડીઓનું એક નાનાડું પણ મજબૂત ધરકર જ હતું.

મજબૂત, મઠમ અને એકમતવાળું આ સૈન્ય હતું. અનેક વિધ વ્યક્તિત્વનું આ સૈન્ય જોવાનું હતું કેટલાએક આ ધ્રુવપ્રદેશના જૂના જોગી જેવા પાણી હતા અને કેટલાક પહેલી જ વાર આ પ્રદેશમા આવનારી હતા સ્મીટ્ઠથી માડીને નાનામા નાના માણસને એક યા બીજા જાતોના અનુભવ તો હતો જ એ ઉપરાંત પોતાનું ધ્યેય સિદ્ધ કરવા તેઓ કૃતનિશ્ચય હતા, અને તેમના શબ્દો તેમના ઉપર મુકેલી જવાબદારીનું તેમને પૂરું જ્ઞાન હતું જવાબ દારીને અદા કરવા તેઓ તત્પર હતા.

ધ્રુવપ્રદેશના વિભાનીઓ સામાન્ય રીતે પોતાના જ સાથીઓની મજબૂતી જોડવા દેતાએના હોય છે એટલે સરજાતમા આ બધા વિભાનીઓ વચ્ચે એક રાગ ન હતો, અવજાત એવો અર્થ એમ નહિ કે એક બીજા વચ્ચે મૈત્રીનો સંબંધ નહોતો પણ આવા

મોટા કામમાં એકસુર અને સંવાદિતા જોઈએ, તે નહોતા હવે એ સંવાદિતા નારિયાન-મારમા જોઈ થઈ. મો પોતાનાં વિમાનને પહેના જોઈ જ આવતો પણ માથે સાથે ખીજા વિમાનને પણ એ પોતાનું જ વિમાન ગણવા લાગ્યો. આ પરસ્પર સહકારની ભાવના દરેકમાં જાગૃત થઈ જે જોખમ અવિધ્યમા તેમની સામે હતા તેના સ્પષ્ટ ખ્યાલે એકરાગતાની કીમત કેટલી છે તેનું જ્ઞાન મો કોઈને કરાવી દીધું.

ખીજા એપ્રિલે ઉપડવા માટેની તમામ પૂર્વ તૈયારીઓ થઈ ગઈ. આગળે દિવસે રજા પાડવામાં આવી જોડવા પહેલાંના આરામ આપવામાં આવ્યો. પણ સવારમાં જોડીને જોઈએ તો તેમને જોતરવા માટેના નિશાળના તથા સરકારી ખેતરોના મકાનોના એકે એક ઓરડા ખાલી બંધાઈ હવાઈ મેદાન તરફ જોડી ગયા હતા. વિમાનોને ફરી ફરી તપાસવામાં આવ્યા. મોટી સાંજે નો પાછા ફર્યા.

આઈં ધ્રુવપ્રદેશ પર થાઈ નાખનારા ચારેય વિજ્ઞાનીઓના હૃદયે જ કરવાની ખામ જરૂર છે. પેપેનીન અને તેના માથાંઓ મોસ્કોમાં પણ તેમની જોડવાની છેલ્લી ધડી સુધી કામમાં ગળાડૂબ હતા તેમના વૈજ્ઞાનિક માધનો ભેગા કરવા, બધા સાધનોના પૈમા ચૂંકવવા, ધરકામ પતાવવા, એ બધામાં તેઓ ઠેક સુધી રોકાઈના હતા. શિશૌંવ અને ક્રિમોડોરોવને ધરની પણ ઉપાધિ હતી તેમની પત્નીઓને પ્રસૂતિકાળ પાસે આવતો હતો. તેઓ ધ્રુવપ્રદેશમાંથી આ પ્રયત્ને કોઈ જાતની મદદ કરી શકે પણ ક્યાથી ? તેમના મિત્રોને આ પ્રસંગ માટેની પાડો બચાવજો પણ કરવાની હતી

મોસ્કોમાં જોડવાને દિવસે ત્યાંનું વિમાની મેદાન બરફ પીગ-જવાને કારણે આ ભારથી વાળેલા વિમાનોને જોડવા માટે મુશ્કેલી જોડું કરે તેમ હતું. આથી એમ નહીં થયું હતું કે ધ્રુવ ઉપર લઈ જવાનો જોગ મામાન બાકે જવ સુધી આગગાડામાં લઈ જવો.

આખી રાત પેપેનીન અને તેના સાથીઓ જાતે જ બારખાનામાં બા બધે સામાન જરવા લાવ્યા હતા. તેમને બીજા કોઇ પર વિશ્વાસ ન હતો. એ સામાન ખડકતા નડોતા પથુ એક એક પેટી જાળવી જાળવીને તેમાં ગોઠવીને મૂકતા હતા. તેઓ વિમાનમાં બેઠા ત્યારે ચાકીને મોથ થઇ ગયા હતા. આકેન્જલ મુધીના આખા પ્રવાસ દરમિયાન વિમાનોના પગડાટથી અમારી જેમજ તેઓ ખપ્પડી ગયા હતા, પણ વિમાનો જેવાં જમીન પર જીત્યાં કે તરત ચારેય જણા શહેરમાં દોડી ગયા અને પોતાના સામાનનાં વેગનોની તપાસ કરવા લાગ્યા. તેમણે જાતેજ શહેરમાંથી હવાઇ મેદાન મુધી સામાન લઇ જવા માટે ગોટરોની વ્યવસ્થા કરી. સારપણી જ તે જાણ્યા. બીજો દિવસે બારખાણું બાવી પહોંચ્યું, સામાનને કોઇ માણુમને તેઓ અડકવા ન દેતા. તેમણે જાતેજ બધે સામાન ગાડીમાંથી ખટારામાં બર્થો. એ સામાનને માથે બેસીને અને હાથમાં કીમતી કીનોમિટર જાંચા રાખીને તેઓ હવાઇ મેદાન પર પહોંચ્યા. ત્યાં પણ તેમણે જાતેજ વિમાનમાં બધે સામાન બર્થો. કીમતી સામાન વિમાનીઓને સલામતતામાં સલામત જાણ્યા પૂછીને ત્યાં ગોઠવ્યો. વિમાનના વિચાળ ઓરડામાં વચ્ચેવચ્ચ કીમતી અને તૂટેતૂટે તેવો સામાન, જરૂર પર ચાલવાની સપાટોને વિમાનની પાંખમા અને તાંબુ વગેરેને વિમાનને છેડે ગોઠવ્યા.

આખરે જહુ તૈયાર થઇ ગયું. પેપેનીન અને તેના સાથીઓ હવાઇ મેદાનનો કેડો છોડતા ન હતા. વિમાનના સરદારો ચંકાની નજરે આ ચારેય જણાની પ્રવૃત્તિ તરફ જોના હતા. બધા વિમાનો બરચક બધાં હતાં. પણ પેપે પેપેનીન હજુ વધારે ને વધારે સામાન લાવ્યા કરતો હતો. તેને જોજનના સામાન ઉપર કંઈક વિશેષ પ્રીતિ હતી. વિમાનોઓને ધ્રુવપ્રદેશ ઉપર એક એક ખોરાકના જટકાની કીમતની ખજાર હતી. પણ તેમણે જોયું કે રાજને

રોજ મલાઈના નવા ને નવા ડબ્બા ને બીજી ચીજો વિમાનના મંડ-
કમા બરાતી જાય છે એક દિવસ પેપેનીન અમારા મંડળના મુખ્ય
સુકાની સ્પીરીન પામે ગયો, ને બાધા જોમ પૂજ્યું, “ કુકરના ઉઠે-
રની બાબતમા તમે શું ધારે છો ? ” સ્પીરીને નવાધ પામીને કહ્યું
“ અમારા હવાઈ માર્ગદર્શનમા કુકર-કુકરની વાત આવતી નથી ”

“ હું જોમ નથી પૂજતો, ” પેપેનોને નમ્રતાથી કહ્યું : “ મને
જોમ થાય છે કે એકાદ નાનું કુકર ધ્રુવ ઉપર આપણે લઈ જઈએ
ત્યાં એને આપણું એકુંજૂડું ખવરાવીને મોટું કરીશું, પછી ધ્રુવ
રાત્રિના કાળમા તેનો ખોરાખા ઉપયોગ કરીશું ”

સ્પીરીન આ સાંભળી ધડકે તો અત્યંત થઈ ગયો “ નાનું
કુકર ? પણ એ તો વિમાનમા આમથી તેમ દોડાદોડી ને ધમ
પગાડા કરી મૂકશે ને વિમાનનું સમતોનપણું હલાવી દેશે ”

“ એવું કાંઈ નહિ થાય સાવ નાનકડું જન્મ્યું છે, ” પેપી
નને કહ્યું અને તરત જ તે અદસ થઈ ગયો

એએક મ્યાક બાદ એક બરફમાડી પર ચડીને ખાસ્તું
પાચ મથનું એક કુકર વિમાન પાસે બેસી બેઠું. જરાક સંકોચાતો
પેપેનીન તેની સાથે હતો

‘ ચાલ ભાગ ! ’ સ્પીરીન તાડૂક્યો “ કા તો તું ને કા તો
આ કુકર વિમાન તમને બેવડે બેચકી શકે તેમ નથી ” કુકરનું
જન્મ નિરાશ થઈને પાછું ગયું

નારીયાન-આરમા સમુદ્ર ઉપરની સરેર માટે બેપડતા પહેના
બધા વિમાનોને કાળજીપૂર્વક તૈયાર કરવામા થોડાક દિવસો ગાળ્યા
‘ પેપેનીન ચોકડી ’ નામે જાણખાતી આ ચારેયની મંડળી દરેકની
મદદે પહોંચી જતી શિશોવિ અને કિચોડોરોવ જ ગલમા જઈને
ફરજીની ડાંગીઓ કાપી આવ્યા ને વિમાનને નીચેથી બેચા

ઠરીને તેનાં ઘીમલાં નીચે આ ડાળીઓ. મૂકવામાં તેમજે મલ્લ કરી. આ ડાળીઓને લીધે વિમાનનાં ઘીસલાં જરૂરમાં જમડાઇ ન જાય. ગોશોવિનનું બેતાર-ચત્ર જમડાયું એટલે કેંકડે પાકા ૪૮ કલાક તેની પાછળ ગાળ્યા. આ આખી દુકાડી ભારે ખડખડાને આનંદી હતી. પેપેનીનની ટોળી જ્યાં પડેલી ત્યાં મસકરી, હાસ્ય અને હોંકારાનો કુવારા ઊડવા માડે. પેપેનીને મોઝેરકને પડેલી વાર રૂંવાટીવાળા કોટમાં સજ્જ થયેલો જ્નેયો, ત્યારે તેજે જે શબ્દ પ્રયોગ ચાલુ કરેલો, તે આખા મંડળના એકેએક જણની ઇમે મડી જવા પામ્યો હતો :

“ આ શું તમે ઉત્તરધ્રુવ ઉપર જવાનો વિચાર કરો છો ? ”

સાંજે પણ આ મંડળી કામ કર્યા ધરતી હોય. પેપેનીન અને ફ્રિયોડોરોવ જનજાતના ગણતરી માટેનાં માફ તૈયાર કરતા હતા. ગિરોવિ આપવાનાં સાધનોને ઉકેલ્યા માટેનાં કોષ્ટકોનો અભ્યાસ કરતો હતો. કેંકડ આખી દુનિયાના તમામે તમામ રેડિયો-સ્ટેશનની દૂંકી નિશાની ગોખતો હતો. વચ્ચે વચ્ચે વળી તે એકાદ એવી રમૂજ ફેંકે કે આખો ઓરડો હાસ્યથી ભરાઇ જાય. વળી પાછા મેજ પર નીચું માથું નાખીને મંડી પડે. એ ઉપરાંત એપ્રિય મામના આકાશના તારાઓનો નકશો પણ તેમજે તૈયાર કર્યો. ફ્રિયોડોરોવે જ્યાં કોનોમિટર મેજની લીધાં. બધાનાં ધડિયાળોને પણ તપાસી લીધાં અને છેવટે બેતાર-સદૃશ મારફતે તેની બારીકમાં બારીક તપાસ કરી લીધી.

“ કદાચ, ધારો કે, આ કોનોમિટર વિમાનમાંથી પડી ગયાં તો આ ધડિયાળ કોનોમિટરનું કામ કરજે. ” ફ્રિયોડોરોવે કહ્યું.

સાચે નાચે તેઓ બંને તેટલો આરામ લેવાનો પ્રયત્ન કરતા હતા. તેઓ જેનરલ ખૂબ લહેરથી રમતા. કેંકડ મોટે ભાગે તેમા ઇતતો, અને શિંગેને તેને “ ઉત્તર ધ્રુવનો જેનરલ પ્રીન્સ ” એવો દક્ષકામ

આખો. અમે ભાગે જ વાચના શું વાંચીએ ? પુસ્તકો માથે લીધા નહોતા. એટલે ભાર શા માટે વધારવો ? પણ કેંકવ પુસ્તકીન કનિયુ આપુ લાપુ કાવ્ય ' યુગ્મ એમેગીન ' મોઢેથી બોલી ગયો ત્યારે પેપેનીન આશ્ચર્યચકિત થઈને બોલી જાયો અને કે કનને ' પુસ્તકાલય ' નો ઇલાજ આખો.

“ વગ્નનો વધારો નહિ છતાં આખો પુસ્તકીન કવિ આપણે માટે તૈયાર ”

આ પ્રમાણે અમારા આ મુખ્ય ખંડ ઉપરના આખરના દિવસો ગયા. કામ, વિનોદ અને હાસ્યથી ભરેલા આ દિવસો હતા. ઉત્તર ધ્રુવ ઉપર કેવળ બરફ ઉપર જ પોતાના કેટલાય દિવસો ગાળવા માટે નીકળેલા આ ચારેય વિજ્ઞાનીઓમા સાહમ, અનુભવ અને નિશ્ચયગળતુ અદ્ભુત મિશ્રણ હતું.

એક સાંજે અમે પેપેનીન સાથે અમારા મનના રવેગમા બેઠા હતા શાત રાત્રિ હતી. પવન બિનકુચ નહોતો. તારાઓથી મઢેતું અદ્ભુત આકાશ સ્પષ્ટ દેખાતુ હતુ. આકાશને એક છેડેથી બીજે છેડે પ્રકાશિત રંગના કુવારાઓ જડતા દેખાતા હતા. જાગ્રે કે કાંઈ ચિરાટ પીછી પોતાના રૂપેરી રંગથી આ આકાશ પર પટ્ટા પાડતી હતી. ઉત્તરપ્રદેશના તેજોમંડળ દેખાવા માડ્યા હતા. અમે મૌનપણે તમાકુ ખીતા હતા.

“ આ ધરતીના મથાળા ઉપર આપણે કેવા સુન્દર તેજોમંડળ જોશુ ? ” પેપીનન વિચારમય દેશામા બોલ્યો : “ મારે હવે જનદી ઘેર જવું છે-ધ્રુવ ઉપર

ક્ષતિજ પરના રંગો અદ્દશ્ય થયા. અમારા મકાન પડખેથી હજોની ટાળી ફાળો ભરતી અદ્દશ્ય થઈ ગઈ

પ્રકરણ ૩

ધ્રુવને પંથ

જો રિયાન-મારમાં અમારે ખરાબ હવામાનને લીધે જ વધારે રોકાવું પડ્યું. વિમાનો પેચોરા નદીના વિશાળ દિમાચ્છ-ક્ષિત પટ ઉપર પડેલાં હતાં. વસંતના આક્રમણનાં ચિહ્નો દેખાવા લાગ્યા હતાં. આ વખતે ખરેખર અમારો ખીછો પકડ્યો હતો. મોરકાથી અમારા આખા કાફલાને તગડ્યો. ત્યાંથી છટકીને અમે ઝોશ્મોગોરી પહોંચ્યા. ત્યાં પણ લગભગ તે સાથે જ પહોંચી ગયું. ત્યાંથી જાણ્યા તો અહીં પણ બેનવાળી હવા અને ગરમીની દુર્ગંધ. સૂર્યનો હમેશાં વહાલો લાગતો તાપ આજે અમને આકરો થઈ પડ્યો હતો. અમારી નજર સમક્ષ અમારા હવાઈ મેદાનને અમે ખેદાનમેદાન યાત્રુ નિહાળતા હતા. જરૂર પીગળીને પોચો મામા જેવો થવા લાગ્યો હતો. હવા રોજ જલવાયા કરતી હતી. કાગળાં વાળાં અમારા ઉપર ઝંઝૂમી રવાં હતાં.

જ્યાં વિમાનો તો રૂડોલ્ફેન્ડ ઊપડવા માટે ક્યારનાં ૫ તૈયાર ઊભાં હતાં. અમે રોજ આ અમારા આખરી શહેરની વિશાળ સમને નીકળના અને ઘોડાં જ વાર પાછા ઝંખવાણા પડીને આવના. આમ વારંવાર થાય એટલે અમને પણ એમ મહેજે થાય કે આ શહેરના લોકો પણ હવે તો અમારી મહેમાનગતીથી ધરાઈ ગયા હશે.

એપ્રિલની દશમીએ વિધિપુરઃમરની જ્યાં નેતાઓની મહા સમીક્ર્તના નિવાસસ્થાને મળી. અમારા હવામાન-વિચારદે આખી

પરિસ્થિતિનો જવાબે ખ્યાલ આપ્યો. જોવાનિયા જૂથિરની ફરતો પવન ફલાકના ૪૦ માઈલની ઝડપે વાઈ રહ્યો હતો. પેસિફિક અખાતમાં એથી વધારે જોરમાં પવન વાતો હતો, અને રોડોલ્ફ-સેન્ડમાં તો પવન સાથે કણ્ણ ગરફ પણ ઊડતો હતો. પશ્ચિમ તરફથી ઝંઝાવાત થકી આવવાનાં ચિહ્નો હતાં. તેને લીધે નારિયાન-માર ઉપર નીચાં વાણાં છવાઈ જવાનો સંભવ હતો.

“આપણે આ પહેલાં જોઈ છે તેના પ્રમાણમાં આ હવા ખરાબ ન ગણાય,” રમીડે કહ્યું, “સૌ નેતાઓ શું ધારે છે?”

થોડી વાર શાંતિ છવાઈ ગઈ. વોડોપિવાનોવે તે શાંતિનો ભંગ કર્યો.

“મને લાગે છે કે આપણે ઊપડ્યું જોઈએ. આપણે અત્યારે તો નોવાયા જેમ્સને વટાવી જવું એ મુખ્ય કામ છે. ખુશ્કા સમુદ્રમાં હવામાન ઠીક હોય છે. ગમે વરસે આ પ્રદેશમાંનો કેટલીક વિચિત્રતાઓ જોઈ હતી. જ્યારે દરિયામાં ધુમ્મસ હોય ત્યારે પર્વતો ઓખ્યા દેખતા હોય. પર્વતો ઉપર ધુમ્મસ હોય ત્યારે સમુદ્રમાં કાંઈ ન હોય. જાણે કે અહીં ક્યાંક ખરાબ હવામાન બનાવવાનું કારખાનું જુદી જુદી ત્રણ પાળાંથી કામ કરતું લાગે છે. આપણે તો સારામા સારી ક્ષણ ઝડપી લેવી ને ઊપડી જવું.”

“ધારો કે રોડોલ્ફ-સેન્ડ ઉપર ખુબ જ વાણાં છવાયેલાં હોય તો આપણે પાઠા ફરી શકીએ ખરા?” ઝોસેવિને પૂછ્યું.

“ના,” વાયુશાસ્ત્ર-વિશારદ ઝેર્જેવસ્કીએ કહ્યું, “તો તો નારિયાન-માર પણ એટલું જ છવાયેલું હોય.” આખરે એમ નિર્ણય થયો કે વહેલી મવારે બે વાગે સૌએ તૈયાર થઈ જવું. પાંચ વાગે અમારું ચોકાઈર વિમાન ઊપડે, આખો કાફલો જ વાગે તેની પાછળ ઊપડે.

દણુ તો ખૂન અ ધારું દણુ, દવાધમેન પ્રતિતિથા ધમધમી ગાયુ.
 પહેલી મવારે ઝોન્જિતોને મગમ કરી લેવામા આવ્યા, ને
 બધી તોયારી થઇ. ગોવોવિન સ્ત્રીડ પામે મરો ને પોતે ઊપડવા
 તોયા છે એમ જાહેર કયું. " તો પત્રી ઉપાડો ! " સ્ત્રીડે કયું
 ' જોનુ દવામાન મરો, તેવો તેનો અડેવાય મોખવા રહે, અને જે
 મોઢ દરેકત જોનું નહિ હોય તો અમે તારી પડનાડે જ ચાલીએ
 છીએ "

ગોવોવિનનુ નારંગી રંગનુ વિમાન નદીનો પટ ચીગિતે ઊપડ્યું.
 પહેલા તો લાગ્યુ કે દણુ તેને ખૂન મેડ્યું પડ્યો જય ત્યા તો
 તે ઊડ્યુ ચડ્યું જોનજોનામા ઉત્તરના ધુમ્મસના પડા પાડ્ય
 અદસ્ય થઇ મયું.

એક ધવાડ પીતી ગયો.

" સૌ મોના વિમાનમા " ગોડોપિવાનોવનો અવાજ માછ
 મહો સૌએ પોતેપોતાની જગ્યા સજાણી લીધી. ' અમારું મુખ્ય
 વિમાન હવામા ચડ્યું અને મેદાન ઉપર તેણે અરમાયુ. મોનોદોલે
 પોતાનુ વિમાન પણ ઉપાડવા માટે પડમા આપ્યું, ત્યા તો તેને
 ઊપડવાના ચાવી આપનારે વાવટો હવાલ્યો. મોનોદોલે ગોળ બારી
 માથા બહાર ડોકટરને પૂડ્યું, ' વળી શું છે ? "

" ગોવોવિન પાછો આવે છે " ચાવી દેનારે કયું

" શું કરશું ? " મોનોદોલે તેની પાસે જ બેઠેલા સ્ત્રીડને પૂડ્યું.

" આમણે રાહ જોવી જોઇએ " સ્ત્રીડે કયું.

ત્યા તો ઘોડી વારમાં બે ઝોન્જિનરાણુ ગોવોવિનનું નાનકડું
 વિમાન તીરની જોમ મેદાન પર જાયું ને અમારી પડખે આવી
 બેઠું ગોવોવિન નીમરણીથી નીચે જતરો

" આમા જિડુ એ અસકય વાત છે. " તેણે સ્ત્રીડને કયું

“ જ્યાં મમુદ રુડી પહોંચ્યો ત્યાં તો ચારેય બાજુથી ધુમ્મસ મને ઘેરી વાજુ ઉપર કે નીચે કાઠબાણુ જવાનો માર્ગ ન હતો ”

શીઘ્ર થોડીવાર વિચારમાં પડી ગયો.

‘ આનો અર્થ એ કે હજી આપણે રાહ જોડી પડી ’
શીઘ્ર ટેકલું વોડોપિયાનોવને ખાતર મે.

વોડોપિયાનોવ તો હજી ઉપર દવામાં ચમકેર મારતો હતો વાર થતી હતી તેથી તે અધીરો થતો જોનોવિને ‘ નિયત ઉપર જઈને વોડોપિયાનોવો ટૂંકમાં બધી પરિસ્થિતિ મમનની ને અમારો નિર્ણય પણ જગાડે એ અમે વોડોપિયાનોવના ઉત્તર વાડી આધુરતાથી રાહ જોવા લાગ્યા તેણે વિમાન ખૂબ બારધો બરેલુ હતું બધું મળીને તેણે ૨૩ ટન વજન હતું મોરખામાં માર ખામાના માણસોએ અમને વધારમાં વધારે ૨૨૬ ટન વજનની મજૂરી આપી હતી આવા વિમાનને નીચે ઉતારવું મુશ્કેલ હતું જરાક જૂન લાગે તો આજી વિમાન નાશ પામે એવો કનાખર નીચે પડે એ આજી માણજી તૂટી જાય પણ વોડોપિયાનોવે નીચે ઉતરવાનો નિર્ધાર કર્યો હતો આ તેના રાક્ષમાં થતને તેણે જીવી ખૂબીથી નીચે ઉતાર્યું કે કયે વખતે તે જમીનને અડ્યું તેની ખબર પડી નહિ ~

નિરાશ અને હુખી થઈને અમે બધા પાંજા અમારા મુકામે પહોંચ્યા એજેન્ડરનીએ આખી દવાઈ મફતને હવાને ને આ ધ્રુવ પ્રેશને દઈ રોકાય એટલી માગો દીની “પણ આખરે તેણે આવતી કાલે હવા કાઢી ઠીક ચરો એવો વરતારો કાઢ્યો ૧૧ મીની સવારે નાખતો પણ લીંછા વગર અમે હલ છ મેં ન પર પહોંચી ગયા ૬ વાગે જોનોવિને પોતાણુ ચેમ્પી વિમાન ઉપાડ્યું દોઢ કનાક પડી તેણે ખબર આપ્યા કે વાદળાઓ આવવા લાગ્યા છે તેમાંથી નીકળવા તેણે મહેનત મરી જોઈ પહોંતીવાર તો નક્કીથી બીજી વાર

તેણે વિમાનને જીંચે ચડાવ્યું અને લગભગ ૪૫૦૦ ફીટ તેણે ચોખ્ખું આકાશ જોયું. હવે તે પ્રકાશિત સૂર્યની નીચે અને વાદળાંઓની ઉપર મામા પવને જઈ રહ્યો છે.

“અમાવ, જલ્દી ઉપાડો! જલ્દી કરો.” શેવેનેવે કહ્યું.

જરફવાળી ધૂળના ગોટેગોટા ઊડાડતું અમાડું મુખ્ય વિમાન મેદાનને વીંધીને જિપડ્યું. લગભગ એક માઇલ સુધી નદીના પટ ઉપર દોડ લીધા છતાં તે જીંચે ન ચડી શક્યું. ચોચો ગારાં જેવો જરફ તેની ઝડપ જ બાગી નાખતો હતો. ગતિમાપક યંત્રમાં ૪૦ માઇલની ઝડપ આવતી હતી, છતાં વોડોપિયાનોંવ પાછો ફર્યો. વળી પાછું વિમાન દોડાવ્યું પણ સફળ ન થયા. બીજા વિમાનીઓ તેની આ મહેનત ચિંતાતુરપણે જોઈ રહ્યા હતા.

“આટલા ભાર સાથે આપણે નહિ ઉપડી શકીએ.” મેસોકોવે કહ્યું.

સાતથી આઠ વાર વોડોપિયાનોંવે ફરીફરી વિમાનને દોડાવ્યું. પણ આ વિમાનને જીંચકાવું જ નહિ. વોડોપિયાનોંવ વિમાનમાંથી ફૂટેને નીચે આવ્યો. જ્યાં વિમાનીઓ તથા નેતાઓની પરિપક્વ વળી ત્યાં ને ત્યાં એ વિમાનની નીચે ઘીસલા પાસે મળી

“આપણે શું કરવું?” સ્મીડટે કહ્યું. “આપણે આ હવાને લાભ જવા દેવાનું નહિ.

ટૂંકી ચર્ચા પછી એમ નક્કી થયું કે જ્યાં વિમાનોડું વળન જોણું કરવું. દરેક વિમાનમાંથી બે બે ટન પેટ્રોલ જોણું કરી નાખવું. આમ કરવાથી સીધા રેડોફ્લેન્ડનો હજાર માઇલનો પંથ કાપવાની અમારી યોજના પડતી ચૂકવી પડી, કારણ કે બાકી રહેલા પેટ્રોલથી એટલી સફર ન થઈ શકે. હવે અમારે નોવાયા એમલ્યા ઉપરથી મેટ્રાક્સીનની સામુદ્રીની તરફ જવાડું રહ્યું. સ્મીડટે તરત જ રેડિયોથી ગ્રોસેવિનને પોતાનો માર્ગ જાહેર કર્યો અને નોવાયા

ઝેમદરાના પૂર્વ કિનારે મેટારડીન મામુદધુની આગળ ઊતરીને કાફ-
લાની રાદ જોવાનું જણાવી દીધું. ચેટ્ટોવને વિમાનની ટાકીમાથી
હવેથી કીધા બાદ વિમાનો ઊપડવાની જગ્યાએ આવી પહોંચ્યા.
અમારા આખા પ્રવાસમાં વિમાન ઊપડવાની આડી મુશ્કેલી ક્યારેય
નહોતી પડી. દાખલા તરીકે મોસ્કોમાં અમારું વિમાન ઊપડવા
પછી જમીન પર માત્ર ૧૪ સેકન્ડ રહ્યું હતું, જ્યારે અહીં તેને
એક મિનિટ ને ૨૦ સેકન્ડ લાગી.

આખરે જ્યાં વિમાનો આકાશમાં ઉડ્યા. કાફો ધુમ્મસના
પ્રદેશમાં આવીને તરત જ જોયે ચડીને સૂર્યના પ્રકાશમાં આવી
ગયો. મુખ્ય વિમાન આગળ રસ્તા કસતું હતું, ને બીજા વિમાનો
તેની પાછળ પાછળ સ્વસ્થપણે ચાલ્યા આવતા હતા. જિંચા નીચા
વાદળોએ પથરાઈને પડ્યા હતા. નીચે નજર નાખતા આ વાદ-
ળાના મેાનો ઉપરથી અમારા વિમાનોના મોટા પડછાયા મેઘ-
ધનુષના રંગોના વિશાળ વર્તુલથી વીંટાળેલા એવા ચાલતા દેખાતા
હતા. વિમાનો ધીમે ધીમે લગભગ ૬૦૦૦ ફીટની જિંચાઈએ ચડ્યા.
એન્જિનો જરા પણ ખામી વગર સરમ કામ આપતા હતાં. અમે
લગભગ અત્યારે જૂની જ ગયા હતા કે અમારી નીચે ખરફ વગરનો
ખુશો મહામાગર પડ્યો છે

એકાએક વાદળાના એક કાણામાંથી સમુદ્ર દેખાયો. અમે
સુંદર તરતા જરફના દુકડાઓવાળા સમુદ્ર ઉપર ઊડી રહ્યા હતા.
અમારી જિંચાઈએથી તો તે દુકડાઓ નાનકડી સોગડી જેવા
દેખાતા હતા. અને આમેય તે કદમાં નાના હતા. એકાદ સાવ
નાનું શીખવા માટેનું વિમાન પણ તેના ઉપર ઊંચુ રહી શકે તેમ
નહોતું. વચ્ચે વળી વિશાળ અને મોટા મોટા વેપારી વહાણના
કાફલા ચાલ્યા જ્યાં તેવડી ખુબી નહેરો ખની ગઈ હતી

ઝડપથી અમારા વિમાનો નોવાયા ઝેમ્લ્યા આવી પહોંચ્યા.

તેને વીંધીને, વાદળાં ઉપર મથાળે પૂર્વ કઠિ કઠિ મેટારફીન માસુ-
દ્ધુની પાસે પહોંચ્યાં. અમારે કાળે પડ્યો કિનારો. એટલો મપાટ
હતો કે જાગે કે માખણના ઢાળાનો જનાવ્યો હોય! અમારી
જમણી, બાણુએ તાજાં પારશ્યક, જરફથી હવાયેન કારા મધુદ ઠેક
ક્ષિતિમ્, સુધી પથરાઇને પડ્યો હતો. ધૂધાજવાલા દિમખરંતો
પણ તરતા દેખાતા હતા.

અમારા દિલમાં અધુલ્લ શાંતિના સાગણી ભરેલી હતી;
અમારાં એન્જિનો એકધારા સૂરે ચક્રિતનું ગાન ગાઇ રહ્યાં હતાં
તે શ્રદ્ધાપ્રેરક હાથ તેને સલાવી રહ્યા હતા.

ચાર કલાકની સફર પછી અમારો ક્રાફ્ટો મેટારફીન પહોં-
ચ્યો. અમારી નીચે જાંતીનાચી અને અદભુત સૌંદર્યથી ભરેલી
ઠેકરીઓ પથરાયેલી હતી. આ ઠેકરીની ગોદમાં માસુદ્ધુનીના
જમણા કઠિ આ પ્રદેશમાં સોવિયેટ સરકારે નાખેલ ચાખૂનાં નાનાં
નાનાં રમકડાં જેવાં મકાનો દેખાતાં હતાં. ગોસોવિનડું નારંગી
રંગનું વિમાન પણ કાંસા ઉપર બેઠેલું દેખાતું હતું. તારંગી રંગ
આકાશમાંથી કેવો સુંદર દોષતો હતો! લોકોપિયાનોવે આ સામુદ્ર-
ધુની દરેલું, ચક્રરે માસુ. અને ધીરે ધીરે નીચે જીતરવા
લાગ્યો. તેની પાછળ બીજાં વિમાનો પણ મોટાં ચક્રરે મારી રહ્યાં
હતાં. એક પછી એક સૌએ પોતાની જીતરવાની જગ્યા શોધી લીધી.
કિનારા પર વિમાનો જીત્યા.

બામે ધ્રુવપ્રદેશમાં પ્રવેશ કરી ચૂક્યા. અમારો માતૃખંડ
ક્યાંય પાછળ રહી ગયો! અમે પાછા ત્યાં ક્યારે પહોંચશું?

૧૪મી એપ્રિલે પાછા અમે આગળ કુંપડવાડું નક્કી કર્યું.
એન્જિનને ગરમ કરવા માટે તેની નીચે હોવાંઓ સળગાવ્યા ત્યા
તો મેટારફીનનો જમણીનો પવન કુંકુવા લાગ્યો, અને જોતજોતામાં
તો કલાકના ૬૦ માઈલની તેની ગતિ થઇ. તેની કૂંડે આ મજા

ખૂત એવા દીવાઓ પણ એક મીલુમતીની નેમ આવવાઈ ગયા. ફરી ફરી મળ્યાવ્યા પણ પાછા હોલવાઈ ગયા. જરફવાળા પવનમાં અમારા હાથ નકામા બની જતા હતા. અમે જ આખા પગથી તે માથા સુધી જરફથી છવાઈ ગયા હતા ને ! અમારી બમર અને પાપણ ઉપર પણ જરફ ચોટીને લટકતો હતો. સિનેમા ફોટોગ્રાફર ટ્રોઈનાન્કી વળી આ વખતે પણ પોતાનું યંત્ર લઈને તેનો હાથ ધૂમડવા લાગી ગયો હતો. જરફના સામા તોફાનમાં તેવું મોઢું જેવા જેવું થઈ ગયું હતું.

થોડાક કલાક પછી નો ઊંડવું અશક્ય થઈ પડ્યું. અમારે પરાણે રત્ન પામવી પડી. હંડીથી જડ જેવા અમે ઓરડીમાં જઈને હાથ પીચો એનાથી મહેજ ગમ્ભીરો આવ્યો. પણ ખાતું શું ? રીસ્ટમેડે એક મોટા પોર્કનો ટુકડો કાઢ્યો, પણ તે તો ફરીને લાકડું જ થઈ ગયો હતો. અધુથી તેને કાપવાનો પ્રયત્ન કરી જેયો, પણ નકામું. આખરે ફૂરકી એક કરવત લઈ આવ્યો, અને તેના નાના નાના ટુકડા કર્યા.

માથા ઉપર સ્વચ્છ આકાશમાં સૂર્ય અમારી મસ્તરી કરતો હમતો હતો અને નીચે પવન અમને આખા ને આખા ઉડાડી મૂકે એવા જોરથી વાતો હતો બીજા વિમાનો તો ભાગ્યે જ જોઈ શકતા હતા જેતજેતામાં પૂરજેશમાં હિમવાત શરૂ થઈ ગયે.

અમે અમારા આ ધ્રુવચાલુના યન્ત્રોમાં સાથે બેસીને બોજન લેતા હતા, સા પહેરા ઉપર જીભેના માણસે અંદર આવીને ખબર આપી કે પવનની ગતિ સ્થાવરતા ૮૦ માઈલની થઈ ગઈ છે. આ પવન વિમાનોને જરૂર જિથનારી મૂકે. અમારે તરત જ ત્યા જઈને તેના જરફ માટેના લગર નાખવા જ પડે એમ હતું અમારી એક ટુકડી તરત જ દાળ જિતરીને મિનારા પર પડેલા વિમાનો તરફ જવા જીપડો પણ પવન એવો જોરથી વાતો હતો કે બધા ય

જુદા પડી ગયા. અને માડ માંડ ચાલીમ વાર જમને પાઠા આપ્યા.

ફરી અમે એક વાળાના પાતળા મગજૂત દોરડાનો છેડો ખેતાર-મંત્રવાળા ઝોરડામા બાંધ્યો અને તેને પકડીને અમારી ઢુકડી દાળ જિતરવા લાગી. એક ડગલું ભરવું એ પછુ માધ્ય ચાપવા જેવું આકડું હતું. ન કંઈપી શકાય એવી જરૂરની કસ્યોનો પ્રવાહ ટેકરીઓ પરથી નીચે ધોધમાર પડતો હતો, અને પવનને લીધે તે જરૂર વળી વધારે ભારીક થઈને જોડતો હતો. આ રજ અમારા કપડાના ખૂણેખૂણામા, અમારા ખીમામાં, ખૂટમાં એટલુ જ નહિ પણ કોઠની ઝીણી સાધમાંથી પણ અંદર પેમતી હતી. કપડા ઉપર પાતળું પારશ્વક જરૂરું એક બીજું પડ જ બાજી ગયું હતું. અમારામાંથી એક પડે એટલે પાઞ્ચ બીજો પડે જ. આ રીતે આમળ વધવું અસક્ય હતું. જો અમારી જધાની એ સ્થિતિ ન હોત તો ખીન્નને પડતા જોવાની બારે મળ આવે એવું હતું. ફરેક જણ દારૂડિયાની જેમ લથડિયા ખાતા હતા. એકઠમ થોડા ડગલા દોડીને પાછા એકઠમ જોમા રહી જતા.

પછુ અમે અમારા વિમાનો લગી પહોંચ્યા ત્યાં પેટ્રોલની ટાકી માથે દોરડાને જરાજર બાંધ્યું, અને અમારો પાછો ફરવાનો માર્ગ ફરી લીધો. અમે વિમાનો જોઈ લીધા પવન જરાજર વિમાનોના મોઢા ઉપર આવતો હતો. અને જાણે કે ત્યાં ખોડાક ગયા હોય તેમ વિમાનો ત્રીરતાથી તેની સામે જોમા હતા. છતાં પણ તેને લગરથી બાધી લેવાં તે સલામત હતું. પવન જરાક વધે, અને પાખી નીચે જો તે જરાય, તો વિમાનને પડખાભેર નાખી દેતા તેને વાગ ન લાગે મોઝુફની સચના પ્રમાણે અમે જરૂરમા જોડા ખાડા ગાળ્યા અને તેમા લાકડાના જાડ કડકા મૂક્યા. વિમાન સાથે બાંધેલા દોરડાનો એક છેડો આ લાકડા સાથે મગજૂત રીતે

બાધી લીધો. ખાડા પૂરી દીધા. દરેક વિમાનને આ પ્રમાણે બેચાર લંગરોથી બાધી લીધા. પવનનું જોર વધતું ચાલ્યું. કેટલીક વાર તો કલાકના સો માઇનની તેની ઝડપ રહી. પારો શૂન્યની નીચે ૨૦૦ સુધી પહોંચ્યો હતો. જો અમે પવનની સામે અમારું મોઢું ફેરવતા તો આખો ચહેરો બહેર મારી જતો. અમે બધા એક બીજાના ચહેરા ઉપર ધોળા ચાઠા જોઈને ઘ્યા આવતા તે ચહેરાની ચામડીને એટલા જોરથી ધસના લાગ્યા કે ચામડીના લોચા માથે નીકળી આવતા.

આ તોફાન ત્રણ દિવસ રહ્યું. વિમાનોએ આની સામે બારે ટક્કર ઝીલી. એક ફક્ત એએક્સીવના વિમાનને જરાક ગુસ્સાન થયું. તેનું પાઞ્જનું સુકાન પવનને લીધે તૂટી ગયું. સુઓબોવ નામના મુખ્ય યાત્રિકે તે વહેલા પ જાને મોઢા કરવા માટે છૂટા કરવા ધણી મથામણ કરી, પણ આ ભવંકર તોફાનમાં તે અશક્ય હતું. તોય તે ઠેલાય કલાક આ તોફાનમાં ત્યાં ને ત્યાં ઊભો રહીને કામ કરતો રહ્યો. આખરે નિરાશ થઈને તેણે એએક્સીવને કહ્યું, ‘આ પ જાને સાવ તોડી જ નાખીએ. હું તો નવો બનાવીને જોડી દઈશ. આને સુધારવા કરતાં એ કામ સહેલું છે.’

આખરે હવા જરાક શાંત થતા બધા યાત્રિકો ભેગા થઈને આ ૧૫ ફીટનો પંજો કાઢી લાવ્યા, ને માથાની તેને કારખાનામાં લાવ્યા. ત્યાં રાતદિવમ કામ કરીને તેને સુધાર્યો.

સોળમી તારીખે રાતના બે વાગે શેવેવેવ મારી પાસે આવ્યો. ને તેણે મને જગાડ્યો.

“ઊઠા ને પહેરો સંભાળો. જો પવન વગે તો મને જગાડજો, જો સાવ પડી જાય તો મને જગાડજો ને આમને આમ જ રહે તો મને ઊંઘવા દેજો” શેવેવેવે મને કહ્યું.

પણ શેવેવેવ બધો નહિ તે મનની બહાર ગયો, થોડાક

ડમ્પાં આગળ વધવા મળ્યો. પણ પગથી તે માથા સુધી જરફમાં ઢંકાઈને ઉતાવળે પાછો આવ્યો.

“બહાર જરફ જયુ ઠીકાડીકનો પડે છે, હો” શેરેશેરે નિરાંતે કહ્યું: આ જ્યાં પ્રવાહો ટેકરીઓ પરથી આવે છે. આ મેગારફીન સામુદ્રધુનીથી જ્યાં વિમાનીઓ ડરે છે, એમાં નવાઈ નથી. મને આનો પરચો ૧૯૩૨ની સાલમાં એક વાર દેખાઈ ગયો છે. હું એક વાર કારાસમુદ્રના પ્રવાસની ટુકડી લઈને નીકળ્યો હતો. કેટલાક વહાળોએ સપ્ટેમ્બરમાં આ સમુદ્રમાં પ્રવાસ કરતાં એમ ખજર આપ્યા કે ન ધારેલી જગ્યાએ ને વખતે અહીં જરફ દેખાય છે. આ બાબતની વિમાન મારફતે તપાસ કરવાનું કામ મને સોંપવામાં આવ્યું. એક દ્વિમ-વિનાયિકા ઉપર રાખેલા જલવિમાનને લઈને અમે પાંચેક જણ ઉપડ્યા, ને આ જ સામુદ્રધુની ઉપર આવ્યા. આવું જ તોફાન એકએક, શું થયું તે ખજર નથી, પણ અમારું વિમાન ત્રણસો ફીટ ઊંચું ઊડ્યું ને ત્યાંથી એવા જોરથી નીચે ઉતરવા માંડ્યું કે અમારા પટ્ટા પણ લગભગ તૂટી ગયા. આવી ગુલાંટ ત્રણ વખત અમારા વિમાને ખાધી ને અમે સીધા પાણીમાં પડ્યા. વિમાન તૂટી ગયું. હું બેભાન જતી ગયો.

ભાનમાં આવ્યો ત્યારે હું મારા વિમાનના ઉપલા કેક ઉપર પડ્યો હતો. મારી આમપાસ જગ્ગની શિલાઓ તરતી હતી. મેં મગજને બને એટલું સ્થિર કરીને આખી પરિસ્થિતિ જોવાનો પ્રયત્ન કર્યો. પણ હજી મગજ પર આ પડાડની અસર રહી ગઈ હતી. પછી મને વિચાર આવ્યો કે બીજા સાથીઓ ક્યાં હશે ? હું એકદમ રૂઢીને જોભો થઈ ગયો ને આમપાસ જોવા લાગ્યો. મેં દર કેશીનને જોયો. એક લાકડાનો ટુકડો તેના કોઠની નીચે થઈને તેના ઠેઠ કાઢવા સુટી પેસી ગયો હતો, અને વળા એ આવ્યો ટુકડો જોયો થઈને આડો થઈ ગયો હતો. કેશીન આ દાડા ઉપર અદર

કેવળ કોના કોનરને આધારે લટકતો હતો. મેં તેને હોડાએ મદદાગ્યે તેને ઇચ્છા નહોતી થઈ યોડી વારે કોઈ ચરમા પહેરના નાકવાળુ માથુ મામે દેખાયું અમે જુઓ પાડી પણ આટલા પવનમા સભળાય ? પાછું માથું દેખાતુ બધ થઈ મધુ ને વળી તૂટેલા વિમાનની નીચે પાણીમા દેખાયું. ડ્રીને તેનો ટોપો પકડીને ખેંચવા માડ્યો પણ ટોપો એટલો જીનો હતો કે તેનો હાથ લપસી ગયો અને જીનગે તેને વધારે અંદર ધકેલ્યો. મેં કેસનનો હાથ પકડ્યો તે અંદર લખાયો, અને બીજા હાથે એ માથીને પકડ્યો. મેં ડાબે હાથે જોર કરીને બેંચને બહાર ખેંચી કાઢ્યા. આ જોર મારામા ક્યાથી આવ્યું તે હજુ પણ નથી મનગતું. પાણી ઉપર બીજા કોઈ સાથી દેખાયા નહિ.

કિનારાથી લગભગ એક માઈલ ઉપર આ અકસ્માત થયો હતો અમે કેવળ અમારા તૂટેલા વિમાનના પાછળના ભાગને આધારે જ તરતા હતા. એ ભાગ પણ ધીમે ધીમે પાણીમા ઊતરતો જતો હતો મારા એક માથીને માથામા કાંઈક એવું વાગ્યું કે તે લગભગ અર્ધા ગાડા જેવો થઈ ગયે તેમ જકવા લાગ્યો હતો. મારો જમણો પગ ખોટા પડી ગયો હતો અમારી રબ્બરની હોડીમા હવા બરીને તેને ચાલુ કરવાને પણ અમે મહેનત કરી જોઈ, પણ તેમ આ અકસ્માતમા સાજી નહોતી રહી અમે વિમાનમાથી તૂટેલા લાકડાની સાથે આ હોડી જોડીને માડ માડ કિનારે તો પહોંચ્યા.

અમે શરીરથી અને મનથી લગભગ અલગ થઈ ગયા હતા યાક રોમેરોમ વ્યાપેનો હતો પણ આરામ કે જીવ લઈએ તો કૂતરાને મોતે મરવા જરાનર હતું કોઈ પણ રીતે ચાલ્યા સુધી પડેલમુ જ જોઈએ આ ચાલું અહીંથી તેર માર્ચન દૂર હતું મેં મારા માથીઓને ઢૂંકમ કર્યો કોઈપણ જોગે ગીધા ચાલવા લાગો, અને ચાલું આવે ત્યાં સુધી ન અટકેશો ચાલ્યા ઉપર જઈને મારી

મામે આવવા માટે તેના માણુએને કહેજો ' મારો પગ મને એમની સાથે ચાનવા દે એમ ન હવે એટલે તેમને મે રવાના કર્યા, ને હુ દમડાતો દસડાતો ચાનવા લાગ્યો આખો રસ્તો ખાડા ટેકરાથી ભરપૂર હતો આગળા જમીનમા ભરાવતો ભરાવતો હુ એક પગે ધસડાતો ચાવતો હતો એક તરફથી શરીર એક ડગડ ચાનવાની ના પાડતુ હતુ, બીજી તરફથી મારુ મન ગોક દૂર મુગ દમની પેઠે આ શરીરને ગુલામની જેમ દસડતુ હતુ આખરે થાણાથી અરધા માઇને લોકાના ટાળાને મે સામુ આવતુ જોયુ મારી આ સ્વર્ગયાત્રા આમ પૂરી થઇ

એક દિવસની તપાસને અ તે અમારા બીજા બે સાથીઓના મડકા મળી આવ્યા ડોક્ટરોને તપાસ કરતા માલુમ પડ્યુ કે વિમાનની સાથે નીચે પડવાને કારણે કાઠ ધોરી નસ તૂટી જવાથી તેમનું મૃત્યુ થયુ છે ત્રીજા સાથીનુ મડકુ તો જ્યારે વિમાનને પાણીમાથી બહાર કાઢ્યુ ત્યારે નિમિષથી નીકળ્યુ આ મારો આ પ્રેશના તોફાનનો પહેલો અનુભવ ' શેવેતેવે પોતાની વાત પૂરી કરા

સવારના ચાર વાગ્યે પવન જરાક પડ્યો શ્લાકના પપ માઈલની તેની ઝડપ હતી મે વોડોપિવાનોવને જગાડ્યો અમે બહાર જઈને ક્ષિતિજ તરફ નજર કરી અનં અંદર આવ્યા

'હવે આપણે કહો તો ઉપડીએ' વોડોપિવાનોવે કહ્યુ- પણ તેના અવાજમા જોશ નહોતુ. 'ચાતો સીને ઉઠાડીએ'

અમે જોરડે જોરડે ગયા અને જધાને ઉઠાડવા લાગ્યા જાનથી ભરેલી આખે તેઓ પરાણે પરાણે બિડ્યા ને સજ્જ થવા લાગ્યા તેમણે માડ બે કનાકની બિધ લીધી હતો

આમને ઉઠાડતાય જીવ નથી ચાનતો નિયારા કેના નિરાતે ધમધસાટ બિધ છે।' વોડોપિવાનોવે એક પગી એક સાથીઓને

પડખામા ઘેઘે મારીને ઉઠાડવા માડ્યા. ત્યાં જોડોનોવ અને તેના માથીઓના ઝોરડામા ગયા, ને જોડોવિનને ઉઠાડ્યો.

‘જોડો બાધ જોડો, જીપડાનો વખત થયો.’

જોડોવિન માડ માડ જોડ્યો ને કાણી ઉપર આડો પડીને બૂમાબૂમ કરવા માડ્યો: ‘અધ્યા એ ય બહમાજો ! જોડો’ અને લુગડા જોડા ને ચોપડીઓ ને આવે તે બધા ઉપર ફેંકવા લાગ્યો ને જો રીતે બીજની જાંઘ ઉઠાડવાને બહાને પોતાની જાંઘ ઉઠાડવા લાગ્યો.

પા કલાકમા તો બધા વિમાન પાસે ભેગા થઇ ગયા તોફાનને લીધે એન્જિનમા ખણ બરફ ધૂસી ગયો હતો. એટલે તેમને ગરમ કરવા પડે એમ હતું. થોડાક ચાણાના જ માથુસોએ વિમાનના ધીમવાની પડખેથી બરફ જોડી કાઢરાવું કામ જીપાડી લીધું. બરફ લગભગ વિમાનના ડબ્બાના પેટ સુધી ભરાઇ ગયો હતો. એટલે લગભગ નવ શીટ જાડી બાધ જોડવી પડે એમ હતું.

‘હું તો જીપડું છું.’ જોડોવિને શેવેશ્વરને કહ્યું. ‘પણ એક વાર્ત કરી જઈ કે મારા પાસે ટાકીમા સાત કલાક ચાલે તેટલું જ પેટ્રોલ છે એટલે હું રેડોલ્ફવેન્ડ પહોંચીશ ખરો, પણ જો ત્યાં ઉતરવા માટેની મુશ્કેલી હશે તો પાછા ફરવાનું તો મારાથી નહિ બને.’

‘એમા શું થઇ ગયું ? તું તારે ઉપડને’ શેવેનેવે સાતિથી કહ્યું.

સવા અગિયારે જોડોવિને પોતાનું વિમાન ઉપાડ્યું એ વખતે બીજા વિમાનો તો હજુ તૈયાર થતા હતા એકાએક ધુમાડાના જોટા નીકળવા લાગ્યા

‘આગ !’

બધી દિશામાથી બધા સાથીઓ ત્યાં ભેગા થયા. એક જણાએ અદર જઇને પેટ્રોલના નળની બધી ચકલીઓ બધ કરી દીધી અને આગ ઝોલવવાનું સાધન લઇને તે બહાર ફૂટી - ૧-એ થોડી જ મિનિટમા આગ હોનવી નાખવામા આવી ને કામ આગળ ચાલ્યું

બપોરના વળી હવા ખરાબ થવા લાગી. વળી પાછું જીપા-
વાનું મુનતવી રાખવાની દરજ પડી. સ્પીડે રેડીઓથી ગોઝો-
વિનને લુકમ કર્યો કે તેણે જોયોનિયા બૂશિરે પાછા ફરીને ત્યાં
બિનરી ન્યું. તે દરમ્યાનમાં તો ગોયોવિન ગોઝેન્ટમ સમુદ્ર ઉપર
પકોટી ગયો હતો. તે વાદળાની ઉપર ૬૦૦૦ ફીટની ઊંચાઈએ
ઊડી રહ્યો હતો. તેણે જોયું કે કદાચ જોયોનિયાની બૂશિરે પણ
વાદળાંથી ઢંકાઈ જશે, એટલે વાદળાં ચીરીને નીચે ઉતરવું પડશે,
પણ જેવો તે જરાક નીચે ઉતર્યો, ત્યાં તો તેના વિમાન ફરતો
જરફ છવાઈ ગયો. વળી તે ઊંચે જડ્યો ને સ્વચ્છ આકાશમાં
તરવા લાગ્યો. જરફ જ્યાં અદ્ભુત થઈ ગયો. વળી તેણે વાદળામાં
ફૂટકા મારી, ફરી જરફ તેને ઘેરી વળ્યો. એટલે ગોયોવિનને પાછું
નોવાયા એમ્પ્યાને વીંધીને પાછા ફરીને તેના પૂર્વ કિનારે બૂશિરનો
રસ્તો લેવો પડ્યો. /

અદ્ધારમી એમિને અમે અમારા વિમાનોને ઉપાડી શક્યા.
વિમાનને ગતિમાં લેવાનું કામ ખૂબ કઠણ હતું. નીચે જોરથી
પવન વાતો હતો. આખરે મોડો સાંજે અમે અમારા વિમાનોને
રાત-દિવમની મહેનતને અંતે આ બધું જોલમાંથી છોડાવી શક્યા.

પર્વતો ઉપર વાદળાંનો ઘટાટોપ સૂર્યના કિરણોથી રંગબેરંગી
શોભતો હતો. ધીમે ધીમે સધ્યા વધતી ગઈ. નગર આખી પડતી
ગઈ. વાદળાંનો ધાળજો અમારી આસપાસ પથરાવા લાગ્યો. વચ્ચે
વચ્ચે સમુદ્ર ડોઝિયાં ફરતો હતો.

ચોડી વારે અમારા યુધ્ધ સૂકાની સ્પીરીને આખા કાફલાને
સીધો નોવાયા એમ્પ્યા વીંધીને હાંક્યો. અમારી નીચે જંગી પર્વત-
માળા બધી દિશાઓમાં, કોઈએ આકાશમાંથી ફાવે તેમ ધા ફરીને
ફેંકી હોય તેમ પડી હતી, વચ્ચે વચ્ચે જરફથી જવાથેવ ઢોળા-
વોમા ચિરાડ જેવી ખીસો દેખાતી હતી. પર્વતના કંઠવા ય ગિખરે

આમ સુધી માથું ઊંચું કરતાં હતાં. ઠંડી શૂન્યની નીચે ૨૩° સુધી હતી. બારીના કાચ ઉપર બરફ જમી ગયો હતો. મેં એક બારીને ફૂંક મારીને ચાક કરી. હું નીચે નેરા જતો હતો ત્યાં એણેવ મારી પાસે આવ્યો “આતો બારે થઈ ચર્મોસની આમ-હાની શીશીઓ ઠરી ગઈ છે. હવે શું પીયું?”

અમે એક થર્મોસિને ફરસીયા તોડી નાખ્યું, અને અદરના બરફને ચૂમવા લાગ્યા. કોણ કહી શકે કે બેજ કંવાક પહેલા આ બરફના ટુકડા ગરમાગરમ કોરી રહે હતા?

મધરાત થઈ અને વાયવ્ય દિશામાં અમારી બરાબર સામે સૂર્યોદય થયો! આખી દુનિયામાં આ અદ્ભૂત દસ્ય જોનાર માનવીઓ કેવળ અમે જ હતા. પશ્ચિમમાં સૂર્ય ઊગી રહ્યો હતો! કેવળ ઉત્તરધ્રુવમાં જ આમ જની શકે. અમે ધ્રુવ-દિનના પ્રમાણ-કાળમાં પ્રવેગતા હતા. આ સૂર્ય આખો ઉનાળો આપમ્યા વગર પ્રકાશ્યા કરશે.

‘જમીન!’ દુનિયા માત્રના મહાન મુસાફરોના કંઠમાંથી નીકળેયો એ જયનાદ!

અમારી સામે ક્રાંતિ જોસેફેડના ટાપુમંડળના ટાપુઓ જોઈ શકાતા હતા. એક બીજા ટાપુની વચ્ચે હિમપર્વતો આમથી તેમ હંસની જેમ તર્યાં કરતા હતા. બહુ ય ઠંડું હતું. સૂર્ય પણ ઠંડો, હવા પણ ઠંડી. અમે માથાથી પગ સુધી રવાટીવાળા કોટથી ઢંકાઈ ગયા હતા. આટલા બારે કોટ સાથે વિમાનના ડબ્બામાં ચાલવું એ મુશ્કેલ હતું. પણ એ પોચા પોચા જોડાથી પગ મૂકવામાં બારે મજા આવતી હતી. અમે ખૂબ હલકા પગલા મૂકતા હતા.

‘આપણે આવી પહોંચ્યા’ રીસ્ટવેન્ડે મોલોકોવને નીચે દૂર આગળથી ઓળખીને કહ્યું.

વિમાનો એક સફેદ ટાપુ ઉપરથી ઊડતા હતા. અમે શિયાળા

માટે નખાએજ છાત્રાણીના બેનાર-થાણાનાં રમકડાં જેવા લાગતા
ચાંબુનાઓ અને નાનકડાં ઝૂપડા જેવે સકતા હતા. એક પછી
એક વિમાનો મેદાન ઉપર ઉતરવા લાગ્યા. તે બેટ્રીની આખી વમતિ
(૨૪ માણસોની) અમને બેટ્રી પડી હતી. ફિનિયામાં
જિલ્લો દિશામાં દૂરમાં દૂર માનસીનું થાણું આ હતું.

* * *

અમારાં વિમાન નીચે ઉતર્યાં ન ઉતર્યાં ત્યાં તો મોટાં
ટ્રેક્ટરો આવી પહોંચ્યાં ને દરેક વિમાનને તેની નક્કી કરેલી જગ્યાએ
હાકીને લઇ ગયા. વિમાનોમાંથી ટપોટપ નીચે ઉતરીને બધા પ્રવા-
સીઓ આ ઉત્તરના ૮૨૦ અક્ષાંશ પર આવેલ હવાઈ મેદાનને જોઇ
વળ્યા. આજનો દિવસ બિલકુલ વાહ્યાં વગરનો, ભારે ખુશનુમા
હતો. હવા તદ્દન સાત હતી અને સૂર્ય ખૂબ તેજસ્વી હતો. બરફ
અમારાં પગમાં પડતા રેતીની જેમ અવાજ કરતો હતો. એક
બાજુ વસંતનો પ્રકાશતો સૂર્ય અને નીચવણું આકાશ ને બીજી
બાજુ શૂન્યની નીચે ૨૩° ઠંડી કેવું વિચિત્ર।

મમુદની સપાટીથી ૯૦૦ ફીટની ઊંચાઈએ આવેલ
બરફની ટેકરી ઉપર રેડોલ્ફેન્ડનું આ હવાઈ મેદાન આવેલું હતું.
અમારા સ્વાગતને માટે જ આ થાણાની ટોળીએ અમારે માટે
લાકડા તથા પાટીઆનું એક મોઢું ઝૂપડું તૈયાર કર્યું હતું. તેની
નીચે મોટા ધીસલાવાળા ત્રાપો મૂક્યો હતો, અને ટ્રેક્ટરથી આપું
ઝૂપડું ખેંચીને તેઓ હવાઈ મેદાન ઉપર લઈ આવ્યા હતા. આવા
જંગમ મથાનનો આ પહેલો જ પ્રયોગ હતો. ઝૂપડા ઉપર લાવ
વાવડો ફરકી રહ્યો હતો. પવનની દિશા સૂચવનાર એક સંકેત પણ
ઉપર મૂક્યો હતો. આ મોટા ઝૂપડામાં કારખાનું, ટેમ્પો, સવાના
ટ્રાય/ગાઓ તથા હવાઈ મેદાન અને થાણા નાચે મહેલો ચલાવવા
માટે ટેલિફોન પણ હતો. થાણું આ મેદાનથી અઢી માઈલ દૂર હતું.

મુંપડા પાસે ટ્રેક્ટરો, લારીઓ અને બગ્ગી ગાડીઓની કતાર પડી હતી, દૂર દક્ષિણમાં એલેક્ઝાન્ડ્રીની હિમાચલિન બુશિરો જોઈ શકાતી હતી. હિમપર્વતોના આણીદાર શિખરો સૂર્ય તેજમાં ઝળહળતાં હતા. ધ્વીનવિક્ટોરીઆ સમુદ્ર દૂર સિતિજ સુધી નીચવર્યો પથરાઈને પડ્યો હતો.

‘આ અદ્ભુત બેઠ છે’ રમીડે કહ્યું. ‘ચાલો વિમાન ઉપર અને સામાન ઉતારવા લાગી જાઓ.’

બધામ કામે લાગી ગયા પણ કામ અખૂટ હતું, રાત પડી. અત્યારે રશિયાની જમિ ઉપર તો હજી લોકો નાટકશાળામાંથી છૂટ્યા હશે, ત્યારે અહીં તો સૂર્ય હજી પ્રકાશતો હતો અને અમે બધા ઊંચ કે આરામનો વિચાર કર્યા વગર કામ કર્યે જતા હતા. ૩૬ કલાકથી અમારામાંથી કોઈ ઊંઘ્યું ન હતું, અને હજી આગયે દિવસે બપોરે ઉતાવળે ઉતાવળે અરધુપરધું ખાધું હતું. પણ કોઈ એ કામમાંથી ચસકડુ નહિ, અને ખોરાક, પાગરણ વધારાના માધનો એ બધું ઉતારવા લાગી પડ્યા હતા. આ વિમાનોના પેટમાં પણ કેટલું અનર્ગળ બધું હતું? ખોરાકના તો મોટા ડુંગરા થવા લાગ્યા. હથિયારો, જોડાઓ, તંબૂઓ, પેટીઓ, કોથળાઓ ને ડબ્બાઓના ગળેગળ ખડકાવા લાગ્યા.

પેપેનીનની ટાળી તો એ જ સૂર્યાઈ અને એકાગ્રતાથી મડી પડી હતી હજી તો અમે નીચે જતાર્યા નહોતા ત્યાં પેપેનીન જાણેનીચે થતો હતો હજી તો વિમાનના ધીસલા જમીનને અડયા ત્યાં તો તે વિમાનમાંથી કૂદીને નીચે પડ્યો ને જરફમાં એક બે મરોટિયા ખાઈ ગયો. એકદમ દોડીને સામે લેવા આવેલા માણુમને કહેવા લાગ્યો

‘તાડપત્રી ક્યા છે? સામાન ક્યા ચૂકવાનો છે? અમે ઉતાવળમાં છીએ.’

તેણે આ યાજ્ઞનાં તેના તમામ જાગૃતા માણસોને રામ રામ ક્યાં. આ જપાને ને પોતે જ ગમે વર્ષે અઢી મૂકી ગયો હતો. રામ રામ કરીને તરત જ તે મામાન ઉપર ઝિતસે પડ્યો. તેના માથાએ પજુ તેની આંધે જ લગા. પોતાના યાજ્ઞ માટેના મામાન જાને જ જવારવાની તેની ટેવ હતી મઈનહોતી. જોયે સામાન જાને જવારી તારીમાં ખડકીને મૂંપડામાં લઈ ગયા. તેના પર તાડ-પત્રી ઢોંકી દીધી. ગલાગના આઠ વાગેકામ પૂરું થયું. પછી અમે ટ્રેક્ટરમાં બેસીને યાજ્ઞ તરફ જીપડ્યા. દૂર ટેકરીઓના ઢોળાવ ઉપર અમે મૂંપડાંએ તથા બેનાગના ચાંબચા જોઈ શકતા હતા.

મુખ્ય મગનના દરવાજામાં જ હતું ગઈ કાલે જ આરેયું અને સાવ દરોને દિમ થઈ ગયેયું મોટું રીંછ જીભું હતું. તેણે અમારા દરવાજામાં માથું નમાવેલું હતું અને પંજા ઉપર એક મોટા યાજ્ઞમાં એક દુધાન, રાડીનો દુધો તથા મીઠું મૂકવા હતાં. તેના ગળામાં એક મોટી વજનદાર સાંજળ લટકાવેલી હતી. તેની માથે એક કામળમાં 'હતર ધ્રુવની ચાવી' એમ લખ્યું હતું. સ્પીડ તેની પાસે ગયો. અને આ ચાવીને હાથથી તોળી જોઈ અને કહ્યું : 'આ ચાવી આટલી વજનદાર છે, સારે તાજું કેયું તોતીંગ હશે ?'

બોજનના ઓરડાનાં ટેબલો, સોસેજ, મુરખા, બીસ્કીટ અને એવી બધીય સંધોલીવાનીઓ અને જાનજાતના દારૂના ભારથી વૂડું વૂડું થતા હતાં. દીવાયો સદેશ અને અભિનંદોથી મહેલી હતી. આખી દીવાલ ઉપર એક છેડેથી બીજે છેડે સુધી '૮૨' અક્ષોશ નામનું પત્ર ચોડેયું હતું. અમારા એક માથાએ જમા થઈને એ જાપાના મથાળામાં '૮૨-૮૨' હતર અક્ષારાં એટલે સુંધારે કૂચો.

બે દિવસના સતત શ્રમથી અમે મરજીતોય થાકી ગયા હતા છતાં હતું આઠ નિદરમાં પડીએ તે પહેલાં પેપેનિનનું કામ ખાકી

હું. તેઓ ખોરાકના એકેએક ગાસડાપોટવાને ફરી ફરીને તપાસી લેતા હતા. તેના વૈજ્ઞાનિક સદ્ગુણોને પણ જગત્તર તપાસી લેતા હતા.

‘અમે અધારુ થતા સુધી કામ કર્યા કરીશું.’ પેપેનીને જાહેર ક્યું.

એના એક આ ચાણામા રડતા બિરે તેને વાઠ આપ્યું, ‘આ પ્રદેશમા હવે અધારુ તો ઝોકટોતર મહિનામા થશે.’

પેપેનીન ખડખડાટ દરમી પડ્યો ને પોતાની જૂથ સુધારી. ‘તો પછી માજ સુધી, બસ !’

તેઓ ખીજો દિવસે સનારના આઠ વાગે સૂતા. ત્રણ આખા દિવસે જામે પગે રહ્યા પછીની જાંઘ કેવી મીઠી હશે !

ખીજો દિવસે અમારે માટે તો કામ જીભું જ હતું. દરેક વિમાનની ટાકીમા પૂરતું પેટ્રોલ છે કે નહિ એ જોઈ લેવું જરૂર હતું. કારણ કે હવેની અમારી સફર લાળી. મુશ્કેલ અને જોખમી હતી. ધ્રુવ ઉપર પહોંચતા અને ત્યાંથી પાછા ફરતા ઝટવા ક્યાંક જગે તે પ્રાણ કહી શકે ! એટલે પેટ્રોલની જમી ટાકીઓ તેના ઉપરના દાટા સુધી જરી લેવાનું હરબનું—એટલે કે ૧૯૮૦ જેનન પેટ્રોલ ! આ કામ ખૂબ આકર હતું. હવાઈ મેદાન ઉપર તો દિમઝગાવાત પૂર જોશમા હતો. ભયંકર પવન અમારા મોઢા ઉપર એવા જોરથી થપાટે મારતો હતો કે અમારે પવન તરફ પીઠ રાખીને અવળે મોઢે માલનું પટ હતું અમે આખે શરીરે રવાટીવાળા કોટથી ઢાંકાયના છતાં પણ દરી જતા હતા. દરેક વિમાનના ખવાસીઓએ પોતાના કપ્તાનની સાથે જઈને પેટ્રોલની ટાકીને જરૂર નીચેથી બોલી કાઢી અને તેને જરૂરગાડી ઉપર ચડાવીને વિમાન સુધી લઈ ગયા પછીનું પેટ્રોલ જરનાનું કામ સૌથી મુશ્કેલ હતું. ટાકીમાથી પપથી ઉતરીને વિમાનની ટાકીમા જરવાનું હતું, પપ હાથથી

અવાવવાનો હતો. દામ થોડી જ વારમાં દુખવા લાગ્યા હતા, એટલું જ નહિ પણ માવ કરીને ઠીંગરાઈ ગયા હતા. બાર કલાકની એકધારી અને આકરી મહેનત પછી અમારું આ કામ પૂરું થયું. બીજા વિમાનીઓ તો આ કામ બીજા દિવસે માંડ પૂરું કરી રહ્યાં.

ભંધ ખેંચ્યા પછી વળી યાંત્રિકા યંત્રના એકેએક ભાગને ફરી ફરીને તપાસી ગયા. આટલી મફત બાદ પણ તેના કાંઈ પણ ભાગને ઇજા નહોતી થઈ.

પણ હજી કામ કાંઈ ઓછું ન હતું. પેપેરીન અને તેની દુધીને તો તમે નવરી જ ન દેખો. ધડીક વીજળી ઉત્પન્ન કરનાર યંત્રને લઈને તેઓ બેઠા હોય તો ધડીક રબ્બરની હોડીઓમાં હવા ભરતા હોય, ક્યારેક ફૂતરાગાડીમાં સામાન લાવતા હોય. ગમે તેવું તોફાન, વરસાદ કે જરફ હોય, તેની તેમને પરવા ન હતી. તેમના મુવથાણાના એક એક સાધનની તેઓએ અહીં આખરી પરીક્ષા કરી લીધી. રૂડોક્ષવેન્ડ ઉપરની લોહચુંબક શક્તિની વધવડતું માપ અને એ માપનાર યંત્રોની ચોક્કસાઈનું કામ એકી-સાથે કરવામાં આવ્યું. બેતાર-યંત્રનું આપું કમઠાણ એ લોકોએ અહીં બાંધ્યું હતું; અને તેની પણ પરીક્ષા કરી. કેન્દ્ર ગમે તેવી હવા હતી તોયે તે યંત્ર પાસે બેસી રહ્યો. આ યંત્ર સુંદર રીતે કામ આપતું હતું. કેન્દ્રે અહીં બેઠા બેઠાં મોરકો ને ઠંઠ નોવો-સીબીરીસ્ક સુધીના સ્ટેશનોને માંખ્યા. જર્મન રેડીઓ પરનાં બૂમમરાડા, આઝીવનાં નૃત્યો આ બધું ચોખ્ખું સંભળાતું હતું. પાણી માપવાના તથા એવા જ બીજાં યંત્રોને લઈને ચિશોવ મંડ્યો હતો. ટૂંકામાં ધ્રુવ પર નાખવાનું આપું ચાણું અહીં કરી દેવામાં આવ્યું હતું.

પેપેરીનના સંગ્રહનું કામ સૌથી મુશ્કેલ હતું. પેપેરીન એ જ આ ધ્રુવચાણાનું મુખ્ય બળતણ હતું. પાસે રબ્બરના મલ્લનો આ

પેરેશીન બરવા માટે તૈયાર કરવામાં આવ્યા હતા. પહેલા પેરેશીનને તેના મુખ્ય ડબ્બામાંથી ચૂસીને જેંચવાનું અને પછી તેને રબ્બરના બબૂનમાં વહેતું મૂકવાનું. આ પ્રમ જથ્થુ ચમને માફ વખત કરવું પડ્યું.

કેંકયે કામ પૂરું કર્યા પછી કહ્યું : ‘હું? આટલું પેરેશીન તો મારે આખી જિંદગી ચામે. કોઈ સિગારેટ લાઈને મારી પાસે ન આવતા. નહિ તો હું આખો જીમો ને જીમો મળી જાકીશ.’

જથ્થુ ૫ તપાસી લાંબા પછી પાછું પેપેનીનની ટોળાએ બધો સામાન સંકેશીને હવાઈ મેદાનમાં આણ્યો. અહીં બધા મામાનને કાંટા ચડાવીને બરાબર જોખ્યો. કારણ કે હવે દરેક વિમાનને માટે સામાનના વજનની દ્વિ બાધવી જરૂરી હતી. એક એક અધોળ વજનની પણ ગણતરી કરવાની હતી.

વધારાનો જેટલો સામાન હતો. તે બધો અહીં નીચે ઉતારી નાખ્યો. એકેએક વિમાન પાસે આવા સામાનનો ઢગલો પડ્યો હતો. મુખ્ય યાત્રિક ધવાશીના નિમાસો નાખતો નાખતો આ ઢગલા ફરતા આટા મારતો અને લાગ જોઈ નજર ચુકાવીને થોડોક સામાન વિમાનમાં મૂકવા પ્રયત્ન કરતો, પણ મોનોકોવની કરડી આખ જોતા જ પાછો તે કાઈ ન મળતો હોય તેમ તે સામાન પાછો તેની જગ્યાએ મૂકી દેતો.

અમારા આવ્યા પછી એક અઠવાડિયા બાદ ફરી આખા રોડફ્લેન્ડનાં વસ્તીને કામ પર બોલાવવામાં આવી. અને આ વખતે પેપેનીન અને તેના માથીઓ માટેનો તમામ સામાન વિમાનમાં બરવામાં આવ્યો. ફરી પાછા બહાર પડેલા મજૂરા ગંજ આ વિમાનના ગર્ભમાં અદૃશ્ય થઈ ગયા. બાવાનો સામાન દરેક વિમાનમાં સરખે બાગે વહેચી નાખવામાં આવ્યો હતો. કદાચ એકાદ વિમાનને અકસ્માત નડે તો પેપેનીન માટેનો ખોરાક આ વિમાનના માથુસોને કામમાં આવી સકે વધારે ચોકસાઈ ખાતર એકાદ મથુ

જેટલા ખોરાકના ડબ્બા દરેક વિમાનમાં ખાસ વિમાની છત્રી-વાળી કોથળીઓમાં જરીન મૂક્યા હતા. અકસ્માત કોઇ વિમાન તૂટી પડ્યું તો બીજાં વિમાનો તેની મદદે કાં-તો નીચે ઊતરે ને તેમને જીંચકી લે પણ કદય એ ક્ષણે નીચે ઊતરવા માટે અત્યુ-કૃણતા ન હોય તો આ વિમાનની છત્રી દ્વારા નીચે ખાવાનો સામાન મોકલી શકે.

પેપેનીને પોતાની ટુકડી માટે જોના વગર ન જ ચાલે તેવી વસ્તુઓ લીધી હતી. કેટલોક ખાવાનો સામાન તો આ ચારેય વિમાનોના બીજા સાથીઓ માટે આલેલા સામાનમાંથી તેને મળી રહેશે એમ તેની ગણતરી હતી.

“આપણે તો ટોપી કાઢીને જ્યાં વિમાનીઓ પાસે બીખ માગી લેશું. કોઇક ચાનો ખાસો આપશે તો કોઈક ચૂસો આપશે, તો કોઇ વધારાની ડોસ આપશે. અને તમે, જ્યાંય પાછા જતી વખતે તમારાં કપડાં ય મૂકતા જજો. હવે તમારે તો પાછા દક્ષિણમાં જવું છે, એટલે વાધો નહિ આવે.”

આ પ્રવાસમંડળના ચોજકોએ પોતાનાં તમામ શક્તિ અને માધનો ઉત્તરધ્રુવનો દિશ્યો સર કરવા માટે એકત્ર કર્યા હતાં. બે વિમાનો તો અહીં આ ટાપુમંડળના પાસિક્કિ અખાતમાં રાખેલાં હતાં. આ નાના વિમાનો ઝડપથી એકથી બીજા જગ્યાએ સંદેશાની કે સામાનની આપલે કરવામાં બહુ જ કામ આવે એવા હતાં.

આ રીતે આ ઉત્તરધ્રુવ પ્રદેશની આખરી જમીન ઉપરના મેદા-નમાં મોટાં ચાર એન્જિનવાળા ચાર, બે એન્જિનવાળું એક અને નાનાં એવાં બે વિમાનોનું લગ્ગર ધ્રુવ ઉપરના આખરી દરજ્જા માટે તૈયાર થઇને ઊભું હતું. પણ હવા હલુ ચારી આપે તેવી નહોતી. અને એક પછી એક એક દિવસો વરસની જેમ જવા લાગ્યા. પેપેનીની ટોળી કામ ન હોય તો પણ ક્યાંકથી

કાઠે એવી હતી. એક વાર શિશોવ અને ક્રિયાડોરોવે ખરફના જોડા પહેરીને ફરવા નીકળવાનું નાખી ક્યું. પેપેનીનને ખબર પડી એટલે તેણે તેમની ધૂળ કાઢી નાખી ‘તમને ખબર છે ? તમારા એક એકના ઉપર આપણી મરકારે કેટલો ખર્ચ કર્યો છે ? તમારા માથા એકાદનો હાથ કે પગ બાગ્યો એટલે આપણા કામમા એટલી ખોટ આવે, અને તેમા ખરી ખોટ કેને આવે ? આપણી સરકારને’

‘પણ પેપેનીન, હું ક્યાક એકાદ ખાડો જોઉં કે તરત જ પડવાનું મન થાય છે!’ શિગેવિ પોતાનો બચાવ કરવા પ્રયત્ન કર્યો, પણ પેપેનીનના ડોળાએ તેને આગળ વધતા અટકાવ્યો. ‘અચ્છા, હવે એમ નહિ કરું’

આ ઉપરાંત પેપેનીન અને તેના માથાઓ આ પ્રવાસમુજળના ખીજા મિત્રો પાસેથી એક પછી એક જઈને પ્રવાસની, પરાક્રમની, એવી બનેલી વાતો સાંભળીને ભેગી કરતા, એમાની કેટલીક વાતો તો લગભગ પરીકથા જેવી જ લાગે આ વાતોનો સંગ્રહ ફરફ પામે જુદો જુદો હતો. એટલે આખા વરમ સુધી ચાલે એટલે વાતોનો ભંડાર તેમની પાસે યહ મથે

કોઈ કોઈ વાર આ ચાર જણની મંડળી સ્મીડટની સાથે પોતાના થાણાના ભવિષ્યની ચર્ચા કરતા. ધ્રુવપ્રદેસ ઉપરનો વહેતો ખરફ તેમના થાણાને ઠેકે સુધી લઈ જશે, તેની તેઓ અટકાવ કરતા કારણ કે આ ખરફના પ્રવાહના નિયમો હજી સુધી કોઈએ જણ્યા નથી. કદાચ આ વહેતો ખરફ એ ચારેયને કેનેડાના કિનારે લઈ જાય, કદાચ કે પાછા રશિયાને કિનારે હાકી જાય કે ઓનનેન્ડનો પ્રવાસ પણ કરાવે

‘આહા!’ પેપેનીને કહ્યું ‘જો અમે તણાતા તણાતા એવી જગ્યાએ પહોંચી જઈએ કે ત્યાં કોઈ માણસ પહોંચી જ ન શકે તો કેવી મજા આવે ? આપણને ત્યાંથી કેટલું જાણવાનું મળે ?’

‘પણ તને તેની ખીક નથી લાગતી?’ વોડોપિયાનોવે હસીને કહ્યું ‘કોઈ માણસ ન આવી શકે તો પછી ત્યાંથી તમે ય પાછા ક્યાંથી આવી શકશો?’

પેપેનીન તેને જવાબ આપવા જતો હતો, ત્યાં ગીનકીન વચ્ચે બોલી જાયો: ‘મને તો લશ્કરમાંથી અહીં મોકલ્યો છે.’ મને યાદ છે કે સરદારે મને બોલાવ્યો ને કહ્યું કે તારે એક પ્રવાસમંડળ સાથે જવાનું છે, ત્યાં જવામાં જિંદગીનું ભેખમ રહેલું છે, એ ખ્યાલમાં રાખજે. હું ય ઘડીક તો મૂંઝાયો. આ સોવિયેટ સંઘમાં એવી તે કંઈ જગ્યા હોઈ શકે કે ત્યાં મારું માથું સલામત ન હોય? એવી જગ્યા કોઈ છે જ નહિ.’

અમે રાજ આખી દુનિયાના લગભગ ૩૨૦ જુદાં જુદાં સ્થળો-એથી આવતા હવામાનના અહેવાલો મેળવીને સારી હવા માટે તાકીદે બેઠા હતા. કુદરતે જાણે વૈરભાવે અમારે માટે તેના તમામ ચક્રવાતોનું લશ્કર અમારી સામે મોકલી દીધું હતું, અને જ્યાં ય પ્રતિચક્રવાતોને કેનેડાના કોઈ ખૂણામાં સંતાડી રાખ્યા હતા.

+

+

+

એથી મેં એ સાંજનાં જોરથી ટુંકાતા પવને વાણાંઓને વિખેરી નાખ્યાં. સૂર્યના પ્રકાશથી જાણે આખું વાતાવરણ ચેતન-મય બની ગયું. અમારા બધાનાં દિયમાં જાણે નવો જ પ્રાણ આવીયો. મધરાત થઈ, પણ કોઈ સૂઈ નહિ. જ્યાં ય ઉત્તરધ્રુવ સુધીની સફરની જ વાતો કરતા હતા. પણ હવામાન શાઝી ઝેઝે-વીસકી આ કિત્તાહ ઉપર ઠંડું પાણી રેડ્યા કરતો હતો. તેનું માનવું એમ હતું કે ખુદ ધ્રુવજિંદુ ઉપર તો વાણા જ છવા-યેલા છે. એટલે ત્યાં જિતરવું મુશ્કેલ છે, અને જો જિતરાય એમ ન હોય તો ત્યાં જોડી આવવાનો કંઈ અર્થ નથી. પણ અમે આવી સારી હવા એટલા લાગે વખતે જોઈ કે અમે ત્યાં સુધી

એક જાડ કરી આવવાનો વિચાર છોડી ન શક્યા । છેવટે એમ ક્યું કે ગોવોવિનનું વિમાન ત્યાં જઈને જાયેથી એ પ્રદેશનું નિરીક્ષણ કરી આવે. શેવેવે ગોવોવિનને ક્યું: ‘જરા જાંધ લાઈને દોઢેક કલાક પછી તારે જાવવાનું છે.’

જરાજર છ વાગે ધસધસાટ જાંધતા ગોવોવિનને તથા તેના સાથીઓને રોવેરેવે ઉડાડ્યા તેના સાથીઓ પોતપોતાનું કામ સંભાળવા લાગ્યા. ગોવોવિને વિમાનનો સામાન તપાસી લીધો, રડરપ કિનોઆમ પેટ્રોલ, છ દિવસનો ખોરાક, એક તબુ, એક રબ્બરની હોડી, જરૂરના જોડા, રાઈફલો-આ બધા સામાન વિમાનમાં ભરેલો હતો.

એન્જિનનું શુંજન શરૂ થઈ ગયું. સુકાની વોલ્ટકોલ, કેકુશેવ અને ટેરેન્ટીય યાત્રિકો તથા સ્ટ્રોમિયોવ એતાર-સંચાલક પોતપોતાની જગ્યાએ બેસી ગયા. ગોવોવિને ક્ષિતિજમાં એક નજર નાખી પોતાના સાથીઓ સાથે હાથ મિનાવ્યા તે વિમાનમાં ચડ્યો. એક ટ્રેક્ટરે આવીને વિમાનને જાવવાની જગ્યાએ આણ્યું. વિમાનીએ થ્રોટલ ચાલુ કર્યું. વિમાન ધીમેથી જાવ્યું, અને થોડેક જઈને અટક્યું. વિમાનમાં દોઢ ટન જેટલો વધારે સામાન ભર્યો હતો અને જમી ગયેના જરૂરના ખીના જેવા અણીદાર ઢૂંઢા તેને અટકાવી દેતાં હતા.

એટલે વિમાનીએ નવો રસ્તો કાઢ્યો. તેણે વિમાની મેદાનમાંથી નીચે ઢાળમાં વિમાનને નીચે ઉતાર્યું અને ઢાળથી મળતી મદદથી વિમાન જાવ્યું ને જરાજર ૧૧-૨૩ મિનિટે હવામાં ચડ્યું સીધી રીતે તળાવ લઈને પાછું વિમાન મેદાનની સાવ આગે આડું ને ત્યાંથી પાછું થાણા ઉપર એક ચક્કર લગાવીને માર્ગે પડ્યું. થોડી જ મિનિટમાં એન. ૧૬૪૫ વિમાન ઉત્તર દિશામાં અદરથ થઈ ગયું.

‘બધા પોતપોતાના વિમાને પહેાવી જાઓ’ વોડોપિયાનોવે હુકમ છોડ્યો ‘એન્જિનો ગરમ કરવા માટે દીવાઓ ગોડવી દો’

અમે આતુરતાથી અમારા છડીતરના અહેવાલની રાહ જોઈ હતા વિમાન અંદર ગયું કે તરત જ તેમાંથી સ્ટ્રોમિનોવે રડાઈ લેન્ડ સાથેનો મદેશવ્યવહાર શરૂ કરી દીધો શ્મીડ, ગેવેનેવ, અને સ્પીરીન તો બેતાર-યંત્રના ઝોરડામાંથી બહાર જ ન નીકળે બોગડાનોવ હજુ પેન્સિલથી કાગળ ઉપર બેતાર-મદેશ ટપકાવે ત્યાં તો બધા વાચવા મડી પડે ગોતોવિન જોમ એક પછી એક અક્ષાંશ વટાવતો જાય તેમ નિરાતે ખજર આપ્યા કરતો હતો.

“ ૮૪ અક્ષાંશ, ૮૫, ૮૫ ”

જાણે કે રોજ જ રોજનું કામ હોય તેમ ગોતોવિન સીની સાદી રીતે બરાબર ઉતાર દિશાને વીધી રહ્યો હતો ‘હવા ચોખ્ખી દૃશ્ય સ્પષ્ટ બરફ જામેનો, બધું બરાબર’ તેના સદિશાનો આ સાર

આવા ઉત્સાહજનક ખબરથી આનંદમાં આવીને બધા યાત્રિક પોતપોતાના વિમાનના યંત્રાને બરાબર ચકાસ કરવા લાગી ગયા એક પછી એક પખાઓ ફરવા શરૂ થઈ ગયા બરફમાં જાળી ગયેલા વિમાનના પગા-ધીમવા-ની આસપાસનો બરફ સાફ કરે વામાં આવ્યો

‘મામ બધ’ પાછો મેલનમાં હુકમ ફેનાઈ ગયો કુવનિડ ઉપર પાછળા હવાથતા છે ગોતોવિન ખૂબ ઠીકાઈએ બિડી રહ્યો છે વાદળામાંથી નીચે બિતરવાનો માર્ગ નથી’

૮૮ અક્ષાંશે ગોતોવિનના વિમાનને વાદળાઓની મોતી દીવાલ સામે જ મળી વિમાન તરત જ બિચે ચડ્યું, ને આગળ વધ્યું અને હવે ૮૮ અક્ષાંશની લગભગ આવી ગયું હતું ફક્ત હવે માઠ માઠજ જ જાણી હતા અમારું મન તો આ વિમાનની પાછળ પાછળ આતુરતાથી બિડી રહ્યું હતું અમારા પાંચ વીરસાથીઓને અમે મ્મ્મનામાં

નિહાળી રહ્યા હતા. અમારા મનમાં ચિંતાની છાયા પણ પથરાયેલી હતી તેઓ પાસે પાછા ફરવા જ્યેષ્ઠ પેટ્રોન ગ્યુ હજે? વોડો-પી-આનોવ અને સ્પીરીન તો કામળ પેન્સિન લઈને પેટ્રોનની વપરાશનું ગણિત ગણવા લાગી ગયા હતા. પેટ્રોન માડ માડ થઈ રહે તેમ હતું.

‘તેમને પાછા બોલાવો’ સ્મીડટે વોડો વખત વિચાર કરીને કહ્યું. ‘આપણે તેમના જીવનને જોખમમાં ન મૂકી શકીએ. પણ મદરો એવી જાતનો મોકલ્યો કે જે ગોનોવિનને પાછા ફરી શકાશે એવી ખાતરી હોય તો બને ક્યુબિફ સુધી જીડી આવવાનું જોખમ બેડે.”

એક મિનિટ પછી અહીંથી બેતાર-મદેશ છૂટ્યો.

“બને તેટલી જિયાર્ડ પકડો. આગળ શું છે તે જુઓ અને પાછા ફરોઃ ગેવવેવ.”

ગોનોવિને પોતાની સફર આગ્રુ રાખી ૧૬-૩૨ કલાકે તેનો સંદેશ આવ્યો.

‘૯૦૦ ક્યુબિક બરાબર અમારી નીચે, પણ વાહનાથી છવાયેન છે વીધીને જવામાં નિષ્ફળ પાછા ફરીએ છીએ ગોનોવિન.’ તાળીઓના ગડમડાટથી આખું મેદાન ગાજી જાયું.

પહેલો સોવિયેટ નાગરિક, સોવિયેટ વિમાનમાં બેસીને ક્યુબ ઉપર પહોંચ્યો, તેમણે સાબિત કરી જતાવ્યું કે તેઓ ધરતીના કોઈ પણ છેડે જઈ શકે છે તેમના મંડળના અને સરકારના કોઈ પણ કામને તેઓ પાર પાડી શકે છે આખા મંડળનો એક એક સભ્ય તેમના આ વીર માથીઓ માટે અને તેમની દેશભક્તિ માટે ગર્વથી પુલાતો હતો.

અમે જ્યાં હવાઈ મેદાનમાં પહોંચી ગયા પણ આ પ્રદેશની હવા ! તેને જાનાતા શું વાર ? હવાઈ મેદાનની પામેની

ઉપરથી ધુમ્મસ ધસારા જાય ભરૂં ઉપગથી ઊતરી રહ્યું હતું. પહેલાં તો તે આંધુ હતું પણ ધીરે ધીરે માઠું જનતું હતું યોગી વારમાં તો તે નક્કર જ બની ગયું. ધોળે દિવસે પણ માઠું હજાર ડગના દર આવેતું વિમાન પણ જોઈ ન શકાય વાહનાઓ અમારી ઉપરથી પમાર થઈ રહ્યા હતા પરંતુ ઉત્તરમાં અમારાથી છ માઈલ જ દૂર પાછો સ્પર્શ પ્રેક્ષણી રહ્યો હતો અમારા ચાણુમાં પણ ધુમ્મસ ન હતું અમે હવાઈ મેનના ખૂણા ઉપર મોટા તાપણા મળ ગાળ્યા, તોપણ અમને બીક હતી કે આવા ભારે ધુમ્મસમાં વિમાનને ઉતારવું એ પૂરું લેખમવાળા કામ છે એમને શેવેનેવે એમ સૂચના કરી કે ગોલોવિન ચાણુ પાસેના નાનકડા હવાઈ મેનના પોતાનું વિમાન ઉતારે એ સિવાય બીજા કોઈ ઉપાય નહોતો અમે તરત જ તે નાનકડા મેનને દોડી ગયા અને ત્યાં મોટો 'T'— અર્થે જ બારામાં અક્ષર 'ટી'—ની નિશાની કરી ધુમાડાના 'ફટકા' તૈયાર રાખ્યા, ગોલોવિનને પણ અમારી યોજના રડિયો દ્વારા જાણવી દીધી

પણ ગોલોવિનનો પતો ! હતો એને પહેલેથી જાણેના વખત ભરાઈ ચૂક્યો હતો વિમાન જરાજર આ જોટની દિશામાં જોનાર દીવાદાંડીની દોરવણી પ્રમાણે ચાલ્યું આવતું હતું પણ એના ઝોક વચ્ચે પ્રયાગ આરે રસ્તે ચડી ગયું

અમે એ વિમાનમાંથી આવતી જોનાર નિશાનીઓથી જોટનું જોન શક્યા કે વિમાન બહુ દૂર નથી અને આ રેડોલેન્ડની આસપાસમાં જ અમર મારી રહ્યું છે ધુમ્મસ અને વાતનામાં તે દેખાય એમ ન હતું તેની ટાકીમાં પેટ્રોલ ખૂબ આવ્યું હતું અદરના માલ્મોની સ્થિતિ જ રેડોલેન્ડ જારી હતી અમે મોન પગે ક્લિન / તરફ ચીટ માડી ઊભા હતા એ ઝુલ્મ વગી અહીંના નાનકડા વિમાનમાં બેસીને તપાસ કરવા અમર મરી આવ્યો પણ નિરાશ થઈને પછો ફર્યો

‘એ... વિમાન.....’ સ્નેહીન ગાથ જાણે. બધાના મુખમાંથી ‘હાથ’ નીકળી. વિમાન સમુદ્ર ઉપર ચઢતે પશ્ચિમ દિશામાંથી આવી રહ્યું હતું. તે યાજ્ઞાની ઉપર થોડું એક ધૂમ્ધુ, અને નીચે જીતધું. વિમાન બરાબર ૨૨-૪૫ મિનિટ ‘ટી’ આકૃતિ ઉપર ચઢતે હવાઇ મેન ઉપર દોડ્યું. ત્યાં એકએક તેનું ડાબું એન્જિન બધ પડી ગયું, અને આખું વિમાન એક ટેકરી પાછળ અદૃશ્ય થઈ ગયું. અમે તરત જ તેની પાછળ દોડ્યા. ટેકરી ઉપર ચડીને જોયું તો એક જાંચી ધારના બરાબર છેડે તે આવીને અટક્યું હતું. તેની નીચે બરાબર સમુદ્ર આવી રહ્યો હતો જોખમને વરતી જઈને વિમાનમાંથી બે જણ જહાર ફૂટી પડ્યા હતા, અને વિમાનની નીચેની ગાડીને પકડીને તેને આગળ વધતું અટકાવવા પાછું બેઠી રહ્યા હતા. આ પ્રયત્નથી વિમાન આગળ વધતું અટકી ગયું.

ગોવોલિન વિમાનમાંથી નીચે ફૂલો પોતાના સજી ગયેના હાથ પગને માડ માડ તે હલાવી શકતો હતો છતાં એવા હાથથી પણ તે પોતાના સાથીઓને ભેગ્યો, અને તરત જ વિમાનના ડબ્બાની નીચેના ભાગમાં જઈને પેટ્રોલના નળની ચમતી ફેરવી ને તેમાંથી ચૂતા પેટ્રોલવાળી જળ્યા તપાસી

‘બરાબર વખતબર પતી ગયું.’ તેણે ધીમેથી કહ્યું અને પડી અમારા તરફ ફરતી કહ્યું ‘પેટ્રોલની તગીયી જ આ એન્જિન બધ પડી ગયેતું’ વોલીય મારા પગ પાસે બેસીને ટાકી-માંથી પટ્ટોનું ટીંગીયું બેચ્ચા કરતો હતો.”

સ્પીડ્ટ આવી પહોંચ્યો તે ગોવોલિનને બેગ પડ્યો, ને તેને તથા તેના માર્યાઓને ધન્યવાદ આપવા લાગ્યો ગોવોલિને દ્રુકામાં મવાયોના જવાજ આપ્યા તે ખરેખર ખૂબ ચાકી ગયો હતો સતત અગિયાર કલાક સુધી સતના ઉમ્મરગરભા તેણે આ વિમાન હાક્યું હતું.

ગોત્રોવિનની આપવીતી:—

આરમ લીધા પછી આ પીઠાં પીઠાં ગોત્રોવિને પોતાની ક્ષણી કહેવા માંડી :

અહીંનું શિવાળુ ચાલું વગ્યા પછી બરાબર ઉત્તરમાં મેં હંકાયું. રોહિણીની ઉપર મેં વાદળાંનાં ઘણું યશ જોયાં. મેં જોયાં પછાણ માંડી સર્વને આધારે અને રોહિણીની નિશાનીઓના આધારે હું વિમાન ઢાંકી રહ્યો હતો. આ નિશાનીઓ મને દેઠ મારી સફરના છેડા સુધી મળ્યા કરી, અને વળતાં પશુ તેને જ આધારે હું પાછો આવતો હતો. હવામાં મુકાની વેલકોવે જોયું કે પવનને લઇને વિમાન જરાક આડે ભાગે જઈ જાય છે. તેજી તરત જ તે સુધારી લીધું. તે વારંવાર હવામાં મારું સફરનો અહેવાલ મને મારી ઓરડીની બારીમાંથી માથું નાખીને આપતો. હું એક પછી એક મારા સાથીઓને તે વાંચવા માટે પસાર કરતો અને રોહિણીને તે રડિયો દ્વારા રોહિણી પર મોકલતો. આ કામ બહુ જ આગરું હતું. રોહિણીને છેડપા પછી થોડી જ વારે નીચે પાણીની જગ્યાએ બરફનાં મોટાં મોટાં મેસનો છૂટાં છૂટાં દેખાવા લાગ્યાં. લગભગ ૮૪ અક્ષાંશે અમને ખરેખર બરફનાં મેસનો જોવા મળ્યાં. આગળ જતાં તો કેટલાય કાળનાં જમીને પોલાં બરફનાં મેસનો શરૂ થઈ ગયાં. ૪૫૦૦ ફીટની ઊંચાઈએ પશુ આ મોટાં રાક્ષસી મોસલાનું જળ ફેલું જડું હતું, તે જોઈ શકાઈ હતું. મોટા હવામાં જળના કાફલા સાથે ઊતરી ચાલેલા મોટાં બરફનાં મેસનો પથરાઈને પડ્યાં હતાં.

શરૂઆતમાં મોટા હિમ-પર્વતો તરવા દેખાવા હતા, તે પછીથી અદૃશ્ય થઈ ગયા. ક્યાંય જમીન દેખાતી ન હતી. અમારી આંખો ખેંચાઈ ખેંચાઈને જમીનને ઝંખી રહી હતી. આહા ! અહીં ક્યાંય જમીનની શોધ થઈ જાય તો !

વિમાન ખૂબ લહેરથી અને જરાય ઠોઢ્યા વગર ઊડી રહ્યું હતું. કલાકની ૧૦૦ થી ૧૨૦ માઈલની તેની ઝડપ હતી.

વાહનાંઓ આવતા બંધ થયા. અમે ૮૩, ૮૪, ૮૫ અક્ષારા વટાવી ગયા. સોવિયેટ વિમાનો આ પહેલા આટલે દૂર સુધી કદી આવ્યાં ન હતાં. છતાં અમને એમ જ લાગતું હતું કે અમે રોજનું કામ જ કર્યાં કરીએ છીએ. પવન જિતકુશ ન હતો, હવામા ઊલટી દૃંદ હતી.

અમે ૮૫ અક્ષારાને કાપ્યું ત્યારે અમે અમારી ડાબી બાજુએ પીંછાના ઢગના જેવા વાહના જેવા, અને તે લગભગ દોઢસો માઈલ સુધી અમારી માથે રહ્યા. પવન પણ ખરાબર સ્થિરપણે વાતો હતો. એન્જિનો મરમ રીને ચાલી રહ્યા હતા. જરાબર ૮૮૦ અક્ષારો એકાએક ડાબી બાજુનો મોટર બંધ પડી ગયો. મેં તરત જ નીચે ઊતરવા માટેની જગ્યા પસંદ કરી લીધી અને નીચે ઊતરવાનો વિચાર કરતો હતો ત્યાં પાછી મોટર ચાલુ થઈ ગઈ અને લાગે છે કે એક ટાકીમાના પેટ્રોનમાથી બીજી ટાકીનું પેટ્રોલ ચાલુ કરવા જતા વચ્ચે થોડો વખત પેટ્રોન આવતું અટકી ગયું હશે. મને બહુ જ પાછળથી જાન થયું કે આ બનાવથી હું ગભરાયો ન હતો. મને ગભરાવાનો વખત જ ક્યાં હતો ?

૮૮ અક્ષારો અમારા વિમાનની સામે વાહનાની દીવાલ ફેટલી જાડી છે, અને કંઈ જાતની છે, તે જોવાનો વિચાર કર્યો. અમે છ હજાર શીટ ઊંચે ઊડી રહ્યા હતા પહેલાં તો આ દીવાલમા વચ્ચે વચ્ચે બાકોરા આવતા હતા. પછી તે બંધ થઈ ગયા. વિમાન વાહનાના ગાઠ અશુદ્ધ ઉપર ઊડી રહ્યું હતું. આ રીતે અમે ૮૯૦ અક્ષારો પડેલ્યા. આજ ક્ષણે કેકુરોવે મારા કોટનો કાપો પકડ્યો ને અને એક બેનાર-સદિશની ચિટ્ટી આપી. આ ચિટ્ટી તમારા તરફથી આવી હતી, અને તેમા અમને જોયે ચડવાનું તથા આગપાસ નજર ફેરવીને પાંચ ફરવાનું જણાવ્યું હતું.

મેં મુગેવને પૂછ્યું: “દેહું પેટોય જાણી છે !”

પેટોય અરધાથી થોડુંક વધારે હતું. કાંઈ વાંચો નહિ, મેં તરત જ વોલ્ટેજવને પૂછ્યું : ‘ધ્રુવબિંદુ કેટલું દૂર છે ?’ તેણે જવાબ આપ્યો: ‘સાઠ માઈલ’

‘ઠીક ત્યારે’ મેં નક્કી કર્યું ‘અથાત્ આગળ, આવી જગ્યાએ કાંઈ વારંવાર આવવા છે !’

અમે સફર ચાલુ રાખી.

તરત જ વોલ્ટેજ પોતાની જગ્યાએથી ઊંચે ધસ્યો, ને જોરથી હાથ દલાવતા મંડી પડ્યો. હું મમણ ગયો. ધ્રુવ ! મેં નીચે જોયું. માનવજાત જે બિંદુને જોવા માટે યુગોથી ઝંખે છે તે જ આ જગ્યા ! અમારી નીચે સફેદ વાદળાં પથરાઈને પડ્યા હતાં. તેના ઉપર સૂર્ય પ્રકાશતો હતો. ઉખામ્મા પક વંચમા “-૨૬” પારે નોંધાયો હતો. અમારી જિંઝાઈ ૫૪૦૦ ફીટ હતી. આસપાસ કાંઈ અસાધારણ ન હતું.

મેં સમીક્ટને અહીંથી અમારા ધ્રુવ પહોંચ્યાનો સંદેશ મોકલ્યો, વિમાનને પાછું વાળ્યું, અને એટલા જ વેગમાં પાછું મારી મૂક્યું. મને આ ધ્રુવ ઉપર એ ત્રણ ચક્કર લગાવવાનું હતું મન હતું. પણ એટલું પેટોય વધારે ન હતું રટ્ટોમિનોવે વિમાનમાથી તેનની એક ફૂંપી બરીને નાંચે નાખી તે ફૂંપી ઉપર અમારા વિમાનનું નામ તથા તારીખ લખેના હતા આ ફૂંપીમાં આ પૃથ્વીનાં ધરતીને એક વાર ઊંઝવા માટે પૂરતું તેન હતું.

વળગી મુઆફરી પણ એ જ રીતે અમે ચાલુ રાખી. ૮૮ અક્ષાંશે વાદળાં આટકી ગયા. પાંચ નાંચે જરૂરના ચેદનો અને વચ્ચે વચ્ચે મોટી નહેરો આવવા લાગી. અમે સૂર્યના પ્રકાશમાં તથા રેડોફેન્ડ ઉપરથી આવતી બેતાન-નિશાનીઓને આધારે

આધારે ચાલ્યા આવતા હતા કોઈ વાર નિશાનીઓ બધ થઈ જાય, અને સંદેશોઓ આવવા લાગ્યા સામાન્ય રીતે અને ચાણની સાથેના વ્યવહારને જરાજર જાળરી રહ્યા હતા.

એક પછી એક અક્ષાણને અને પાછળ મૂકતા ગયા. પછી અને જરાક ચિંતાતુર થતા લાગ્યા પેટ્રોલ ઠેક સુધી ટકશે? કેકે-શેવ વારંવાર પેટ્રોલ માપવાના યત્ર સામું જોયા કરતો. અમને ડોક્ટરનેન્ડથી ખબર મળ્યા કે મુખ્ય વિમાની મેંડન અને જેટ ઉપર વાદળા છવાયેના છે અમારી નીચે પાણીની મોટી મોટી નહેરો સ્પષ્ટ દેખાતી હતી કેકેશેવ રજમરની હોડીને જે ચીને પોતની પડખે લાવી રહ્યો હતો, ક્યાય નીચે જોતરતુ પડે તો? ટેરનીરે ખાવાના ખોરાકના જે ડબ્બા પડખે કરી લીધા હતા

ડોક્ટરનેન્ડથી સિતોર માછલે અમને વાદળા મળ્યા અમને આની ચેતવણી તો મળી ગઈ હતી અને તેની પાછે ચાલ્યા, ને અણધારી રીતે બેનારથી મોકવાતી નિશાનીઓની દિશામાં છોટા ખસી ગયા અને એ નિશાનીઓ પકડવા માટે અમારો માર્ગ બદલ્યો પણ તેમા નિષ્ફળ થયા

અમે અલ્પારે ક્ષમ જમ્યાએ જડી રહ્યા છીએ તે પાછું અને ડોક્ટરનેન્ડ ઉપર પૂછાવ્યું, અને તેમણે તે બતાવ્યું અને અમારા માર્ગ ૧૦ કીમી ફેર થો

વાદળાને લીધે અને જેટને જોઈ શક્યા નહિ અને નીચે ચાલ્યા ને વાદળાની નીચે પાણીથી લગભગ ત્રણસો કીમી જાયા-છએ જોનાં અમારી ગણતરી પ્રમાણે પેટ્રોલ હવે માત્ર ચોક્કસ રત્યુ હતું

એકાએક અમે જરૂરથી છવાયેલી ટેકરીઓ જોઈ અને નાગા ઉપરથી નાગી કુતુ કે તે કાર્ન એનેકાડરનો બે હતા એટલે કે ડોક્ટરનેન્ડ અમારા ૩૦ કીમી માળુએ હતો. મે પૂરે ઝડપે

તે તમ્મ વિમાનને વાળ્યું. અને પૂર્વમાં ચોડી જ મિનિટે બાક અગે ડોકાઈસેંડોના િનારો જોયો.

આખરે અમારી નંબે નમ્મ જમીન આવી ખરી ! અમે ગિયાગુ થાખાનાં ઝુંપડા જોયા, તાપણા જોયા ને માણુમે પક્ષ જોયા. અદ્દર માર્યા મિચ્છાવ હું સીમે જ જિતરવાની જગ્યાએ આવી પહોંચ્યો. અમે અમારું વિમાન લગભગ બરફ ઉપર જ ચલાવી રવા દતા. ઝડપ જોણી ચતી જતી હતી. એ મીધા ઢોળાવની જરાજર વિમાન અટકી ગયું. આ ઢોળાવ સીમે દરિયામા જ જતો હતો. અમારી મફર પૂરી થઈ.

આખરે એ વખતે મને જાન થયું કે હું ખૂબ ઘાડી ગયો છું. એ જયો ય ઘાડ આન દના પૂરમાં તણાઈ ગયો. મારા દેશ મત્યેની માર્ગ ફરજ મે અદા મરી છે, એના ગર્વમાં ઘાડ કપા દેખાય ?

*

*

*

માતમી મે એ મધરાત પછી સ્મીડે જધા નેતાઓની સભા ખોલાવી, એ સભાના ખબરપત્રીએ લખેનો આ અહેવાલ ..

સ્મીડે આપણે જાજની ચચાતો વિષય આપણા ભવિષ્યના કાર્યક્રમનો રાખણું. આ પ્રવામની શરૂઆતથી જ આપણે ધણા ધણા વિચારો કર્યા છે, ને ધણી યોજનાઓ ધડી છે, ગોનો વિને ધ્રુવ સુધી જીડી આવીને ધણી જ મહત્વની માહિતી આપણને પૂરી પાડી છે. ધ્રુવ પરના આક્રમણમાં તેની આ સફરનો ધગો મેટો ફાળો છે. હવે હું સ્પીરીનને ગમ્મ કાવે મારી પામે મૂકેલી પોતાની યોજના રમૂ કરવા ઇચ્છના કડુ છું.

સ્પીરીન મારી સૂચના એવી છે કે આખા કારવાએ એકી સાથે ધ્રુવ તરફ ન ઉપડવું જોઈએ પહેલા આપણે એક મેટા વિમાનને આગળ મોકલવું એ વિમાન બની શકે તેટલી ધ્રુવની નજીક જગ્યા પસંદ કરીને ઉતરે અને બીજા

વિમાનો માટે હવાઇ મેદાન પસંદ કરે ને તૈયાર કરે, વળી ત્યાંના હવામાનના ખજરો મોકલતા રહે. ગોક્ષોવિનની સફરથી આપણને એટલી તો ખજર પડી કે ધ્રુવ પરના હવામાન વિશેની આપણી અટક્યો ખોટી પડે છે. વળી આખે રસ્તે મારી હવા હોય છતાં ધ્રુવ ઉપર વાદળાં હોય તે પણ શક્ય છે, એ આપણે ગોક્ષોવિન પાસેથી જાણ્યું. જો આપણે આખા કાશ્મીરને મોકલીએ તો તેની સફળતા વિશે આપણને સો ટકા ખાતરી હોવી જોઈએ.

વોડોપીઆનોવઃ હું સ્પીરીનથી સહેજ જુદી જાતની યોજના રજૂ કરું છું. સ્પીરીનની દલીલો ખૂબ સારી છે અને તેના વિચાર વધારી લેવા જોઈએ છે. પણ ધ્રુવ ઉપર જતરેના વિમાનને શોધી કાઢવું મુશ્કેલ છે. એ માટે આખે રસ્તે એક બે માર્ગસૂચક ચણાંઓ નાખવાની જરૂર છે. ૮૫ અક્ષાંશ ઉપર કૂમટું વિમાન અને ૮૮ અક્ષાંશ ઉપર ગોક્ષોવિનું વિમાન જતરે. તેઓ આપણને હવામાનના ખજર આપતા રહેશે; અને આપણે પાછા ફરીએ ત્યારે આપણી સાથે તે થઈ જશે.

કુ : હું વોડોપીઆનોવની સાથે સહમત છું.

ગોક્ષોવિનઃ હું પણ.

મોસ્ટોકોવઃ હું સ્પીરીનની યોજના સાથે જુદાં જ કારણોથી સંમત થઈ શકતો નથી. ધ્રુવ ઉપર વિમાન ઉતારવા માટે કેવી અનુકૂળતા હશે, તે આપણે જાણતા નથી. એટલાં એક વિમાનને મોકલવું તે જોખમ છે. ધારો કે જતરેની વખતે તેને પુરમાન પહોંચ્યું એટલે તરત જ આપણે મઠ્ઠે ચડવું જોઈએ જ, પણ એ વિમાન જરાજર કંઈ જગ્યાએ તૂટ્યું હશે, તે શોધી કાઢવું મુશ્કેલ થઈ પડે. એ પણ જોખમ છે એટલે મારો મન તો એવો છે કે આખા કાશ્મીરને એકી સાથે જાણવું.

મોઝુસ્કઃ હું મોસ્ટોકોવને મળતો થાઉં છું. જ્યાં વિમાનો

સાથે હોય અને તેમાનું એક ઘવાય તો તેની મજા કરવી સહેલી છે જ્યારે તે ઓછું હોય અને ઘવાયું હોય તો તેને બચાવવા માટે આ કાફતો પણ કઠાય નિષ્ફળ નીવડે

એકદીર હજુ સૌથી અગત્યનો મુદ્દો જ અને પૂરો ગળે નથી ઊતર્યો મુવખિંદ ઉપર ઊતરવું શક્ય છે કે કેમ ? ગોતો વિન કહે છે કે રસ્તામાં અનેક મેદાનો વિમાનો ઉતારી શકાય તેવા તેણે જોયા જ્યારે એમુડમને પોતાના લખાણમાં લખ્યું છે કે મુવ ઉપર વિમાન ઉતારવું શક્ય નથી આપણને આપણી શક્તિ ઉપર અનિશ્વાસ નથી તેમ છતાં આપણે બધી જાળતમાં શક્તિ રાખવા જોઈએ પણ સાવધાન રહેવું જોઈએ જ્યારે કોઈ વિમાન નાનું કે મોટું-ઊંચું ત્યારે તેની સાથે બેતાર-સંદેશ વ્યવહારવું સાધન ગણો મદત્વનો ભાગ ભજવે છે હવે ત્યારે મોની જાનવું વિમાન જ ઉત્તમ પ્રકારનું બેતાર-ચત્ર પોતાની સાથે રાખી શકે એટલે મારી સૂચના એવી છે કે આપણા મુખી વિમાનને જ પહેલું મોકલવું

ખામુશકીમ આપણે મુવપ્રદેશ ઉપર ઊતરેલા વિમાનને શોધી કાઢી શકીશું અલબત્ત એ કંઈ સહેલું નથી, પણ શક્ય તો છે જ ખરું ઉપર હનકા વિમાન પ્રેતા બારે વિમાનને ઉતારવું સહેલું છે તે વધારે સ્થિર હોય છે તેને ઉતર્યા પછી ઓછું દોડવું પડે છે ને વળી તે ક્યાંય બરાબ પડવાનો સંભવ નથી અને તો લાગે છે કે પેપનાનની મડળી પહેલાં વિમાન સાથે ઊપડે, અને અમે આવીએ તે પહેલાં ઉતાગની તથા પોતાના ચાણાની વ્યવસ્થા કરી નાખે

સ્પીરીટ અને ખીજ વાર બોલવા માટે માફ કરશે ગોતો વિન અને કૂચના વિમાનો ખાનરીવાળા બેતાર-ચત્રવાળા ન મળ્યા અને એ સૌથી મુખ્ય વાત છે આપણે વચ્ચે બે મુકામનાં ગરર

નથી. એક પૂરતો છે. આપણે તો જેના પર પૂરો વિશ્વાસ રાખી રાખીએ તેનું વિમાન જોઈએ. ધ્રુવ ઉપરનું હવામાન કનું છે તે જાણવું ખૂબ જરૂરી છે. તમને યાદ હશે કે આપણે મેટ્રોસ્કીનની સામુદ્ધુનીથી જોડયા ત્યારે હવા ખરાબ હતી, ને રડોક્લેન્ડ ઉપર સરસ હતી તે જ પ્રમાણે આપણે અડીચી જોડીએ ત્યારે હવા ખરાબ હોય તો પણ ધ્રુવ ઉપરથી આપણને સારા હવામાનના ખબર મળી શકે ખરા. આપણા ત્રણેય વિમાનો આખા ઉધાડી રાખીને જાડતા હોય એટલે વાયો ન આવે. મને તો લાગે છે કે એક મોટા વિમાનને આગળ મોકલવામા કંઈ વાધો નથી

શેનેર તો કોને મોકલવો ? કૃત્તને તો આપણે ગણતરીમા થી ખાતર જ રાખવો જોઈએ. કારણકે તેના વિમાનમા એતાર-યંત્રની રચના એવી જાનની છે કે જે વિમાન નીચે અથડાયું અને નીચેની ગાડી તૂટી તો એતાર-યંત્ર પણ નકામું જાય એમ છે. ગોતોવિનના વિમાનમા પણ એતાર-યંત્ર પૂરતું જોખમ તો છે જ, એટલે કાંઈ ભારે વિમાનને મોકલવામા ડહાપણ છે

ડેગમારેવ હું પણ ભારે વિમાનને મોકલવાના મતનો છું.

શ્મીટ : આ અર્થાભાષી આટલા યુદ્ધ તો નિરાકર તરી આવે છે. આગળ ભાળ કાઢનાર વિમાનને મોકલ્યા મિવાય આખા કાફલાને માથે તો ન જ ઉપાડવો. એનો અર્થ એ કે આપણે હવામાનનો સાચો અહેવાલ આપે તેના થાણાઓ, વચ્ચે જમીન ઉપર (એટલે કે ખરફ ઉપર) મૂકવા જોઈએ. કૃત્તનું વિમાન એ માટે નકામું છે, અને વળી તેની અહીં રડોક્લેન્ડ ઉપર જરૂર પણ છે. ગોતોવિનના વિમાનનો પણ સવાન રહેતો નથી કારણ કે તે વિમાનમા ૮૮૦ સુધી જ જવા-આવવાનું પેટ્રોલ સમાય તેમ છે એટલે મોટા વિમાનને જ મોકલવાનું રહ્યું. તે દેખભાળની કિમત ઘણી ભારે ગણાય. આપણે એ વિમાનમા ખૂબ પ્રવાણ એવા કારીગરો,

ઉત્તમોત્તમ સાધનો, મહિના ચુધી આલે તેટલો ખાતાખોરાકનો સામાન અને હવાઈ મેદાન તૈયાર કરવા માટેનાં સાધનો રાખવાં જોઈએ. જ્યાં જાણ્યોને આ કબૂલ છે ?

x

x

x

ચોડીએક ચર્ચા બાદ સ્ત્રીજની દરખાસ્તને બધાએ કબૂલ કરી. હવે ઝગડો એ જિભો યયો કે ક્યા વિમાનને મોકલવું. ફરકને પહેલાં જિપડવું હતું. આ મંડળના બધા ય પ્રવાસીઓ આ પ્રવાસવું જોખમ સમજતા હતા, અને આ જોખમ એ તો એમનો ધધો પ્રધ ગયો હતો. આખરે સ્ત્રીડે આ ઝગડોનો અંત આણ્યો. મુખ્ય વિમાન એન. ૧૭૦ સૌથી પહેલું ઉપાડવાનું નક્કી થયું, અને ખીડે પોતે તેની સરકારી લીધી. મોસોડોવ જરાક મનમાં ગણ-ગણવા લાગ્યો. આખા પ્રવાસમંડળનું બેથું ગણાય એવી વ્યક્તિને ખાવી રીતે પહેલાં જ જોખમમાં મૂકવી તે જરાબર નથી. એમ હતું કહેવું હતું. સ્ત્રીડે આ વાતને હસી કાઢી તેણે કહ્યું :

‘ મોસોડોવ એ વાતને વધારે પડવું મહત્તર આપે છે. મારી ાજળ આ આખું કામ પોતાની મેળે ઉપાડી લે. તેવા હુરધગે તમે બધા છો અને ક્યા બેઝની તે વાત કરે છે ? આ મોસોડોવ જૂઓ. થુ ઝોધું બેથું છે ? દુનિયામાં એથી મોટો જહાઝર કોણ છે ? આ પ્રવાસનો મુખી તેને નામ્યો હોત તો શું આ કામ પાર ન પાડી શકે ! ’

આ રીતે આ સભા પૂરી થઈ.

મેની ૧૧મીએ પી-પનું વિમાન દેખબાળ કરવા માટે ઉપડ્યું. જ તેનો વિમાની હતો. એ ઉપરાંત ટવીસ્ટન અને એએસ્કી પણ ની સાથે હતા. વિમાન ૮૫૦૨૫ ઉપર જઈને ત્યાંથી પાછું ફર્યું.

રોડેસ્તેન્ડ પાસે પહોંચતાં જ તેમણે બેથું કે આખા બેટ પર ઘાટાં વાદળાં છવાયેલાં છે. વખતનો ગણતરી પ્રમાણે કૂંઝે

માન્યું દે રૂડોદ્ધતેન્ડ હમણાં આવવો જોઈએ. કૂઝ વાળાંમાંથી નીચે જતરવા લાગ્યો, પણ ત્યાં તો વિમાન ઉપર બરફ જમવા લાગ્યો. તેણે વિમાનને તરત જ જીંચે કુદાવ્યું. ઉપર સૂર્યનો પ્રકાશ હતો એટલે બરફ ઓગળી ગયો, પણ બેટ દેખાતો ન હતો, અને પેટ્રોલ ખતમ થવા માન્યું હતું. વિમાનીએ બરફમાં ઘસતે પણ વિમાનને નીચે ઉતારીને રૂડોદ્ધતેન્ડ સાથે સંદેશવ્યવહાર શરૂ કરીને આગળ સફર ચાલુ રાખવાનું ઠરાવ્યું. વિમાન ફરી નીચે ઉતર્યું. વળી વિમાન ઉપર બરફ જમ્યો. તોપણ કૂંઝે વિમાનને નીચે જ ઉતાર્યા ક્યું. તેણે નીચે જોયું તો સમુદ્ર દેખાયો. નીચે બપુંકર બરફનું વાવાઝોડું જમ્યું હતું અને બહુ જ ઝાંખું જોઈ શકાતું હતું. મહામહેનતે કૂંઝે નીચે જતરી શકાય તેવી એક તરતા બરફની મોટી પાટ શોધી કાઢીને તેના ઉપર વિમાનને ઉતાર્યું. સદ્ભાગ્યે વિમાન સહીમલામત જતર્યું.

બીજા દિવસે થોડીક સમયે સૂર્ય દેખાયો, ત્યારે રૂબીન્સ્ટને પોતાના સેક્રેટન્ટની મદદથી માપ લઈ લીધું. તેના ઉપરથી તેણે નકકી ક્યું કે રૂડોદ્ધતેન્ડથી તેણે વિમાન કય માઇલ વાયવ્યમાં જતર્યું છે. વિમાન ધ્રુવ મસુદના એક તરતા બરફના મેદાન ઉપર જતરેલું છે. એમુંડમનની માન્યતા આ રીતે અહીં તૂટી. હવે ખાતરી થઈ કે મધ્ય ધ્રુવ પ્રદેશમાં બરફ ઉપર વિમાન ઉતારી શકાય છે.

તેઓએ પુરા સાત દિવસ આ બરફના બેટ ઉપર કાઢ્યા. પહેલા જ દિવસથી તેમણે રૂડોદ્ધતેન્ડ સાથેના સંદેશાઓ શરૂ કરી દીધા હતા, અને પોતાના વીતકો તથા જરૂરિયાતો તેમણે જણાવી. બરફનું વાવાઝોડું તો આ બધા દિવસો દરમિયાન ચાલુ જ હતું. તેમની પાસે ગરમ સાધનો બહુ જ ઓછા હતાં. તેઓ લગભગ ફરી ગયા હતા. વધારામાં જિપડતી વખતે તેઓ પ્રાયગમ બૂટી ગયેલા એટલે ગરમ ખાવાનું પણ મળે તેમ ન હતું.

જ્યારે અમને ખજાર પડી કે તેમને ગરમ ચીજે અને ખામ કરીને પેટોક્કની જરૂર છે, એટલે ગેવેલેવે તરત જ ગોસોવિનના વિમાનને ઊપડવા માટે તૈયાર થયું. પણ એ વાવાઝોડામાં વિમાન ઉપડવું ક્ષત્ર રીતે ? તથા દિવસ સુધી આ ગોસોવિનના વિમાનીઓ હવાઈ મેદાનમાં જ પડ્યા રહ્યા. ક્યારે હવા મોક્ષી થાય તેની કાગડોળે રાહ જોઈ રહ્યા. આખરે પંદરમીએ હવામાં કંઈક સુધારો દેખાયો. તેની સાથે વિમાની છત્રીનાં ઉપયોગમાં પ્રવીણ એવો મોસ્કોવ્સ્કી હતો તેને માથે વિમાનની છત્રી મારફતે જરાખર પેના તરતા બેટ ઉપર બેસી સમાન મહીમવામત ઉતારવાનું કામ હતું. એક કલાક અને આશીમ મિનિટ બાદ ગોસોવિનનું વિમાન જરાખર કુઝના તરતા થાણાની માથે આવી પહોંચ્યું અને મોસ્કોવ્સ્કીએ જરાખર તાકીને વિમાની છત્રી સાથે બધો સામાન નીચે ફેંક્યો. પોતાના નીચે પડેલા મિત્રોને હાથ હલાવી સલામ કરી ગોસોવિનનું વિમાન પાછું ફર્યું.

સત્તરમી મેએ તરતા જરફના બેટની આસપાસની હવામાં સુધારો થયો, પણ તેની માથે તે બેટ પણ ભાંગવા લાગ્યો. તે બેટની હિલચાલને પરિણામે એક મોટી ચિરાડ જરાખર વિમાનની નીચે જ પડી, તે વિમાનની નીચે પાણી દેખાયું. તેઓએ વિમાનના એન્જિનને તરત જ ગરમ કર્યું ને બધો સામાન ઉસરડીને વિમાનમાં નાખ્યો, અને વાહનોની વચ્ચેની એક ચિરાડમાં માથું મારફતે વિમાન હવામાં ઉઠે જાયું. દેહ કલાક પડી અમે આ બહાદુર વિમાનીઓ સાથે જોરથી હાથ મિલાવીને તેમને આભારનંદ આપતા હતા.

પ્રકરણ ૪

ધ્રુવ પરનો વિજય

સ્નારી હવા માટે અમે રાહ જોઈને યાકયા પણ અંતે અમારું તપ ફળ્યું. વીસમી મેએ પવન વાયવ્ય દિશાનો થયો અને ઠંડી પણ વધી. સર્વ વાહનાં વીંધીને પ્રકાશ્યો. દિવસ દરમિયાન મોશકોબ્સ્કી અને એએન્સ્કીએ વિમાનમાં ચીને ઘોડુંએક હવાઇ અવસોકન કર્યું.

‘ક્ષિતિજ એટલી બધી વિશાળ છે કે જોઈ જોઈને અમારી આંખો દુખવા આવી.’ તેણે નીચે આવીને જણાવ્યું.

આ અહેવાલ ઉપરથી એમ કરાવ્યું કે કુઝ્ના વિમાનને ખૂબ દૂર સુધી હવામાનની તપાસ માટે મોકલવું. આખું ટાણું મોટા વિમાની મેશન તરફ ઊપડ્યું ને મુખ્ય વિમાન એન. ૧૭૦ ને ઉપાડવા માટે તૈયાર કરવા માંડ્યું. આગસ્ટા દિવસોના બરફના તોફાનને લીધે બધા વિમાનો ઉપર બરફના થર જામી ગયા હતા. એ બરફ જ્યાં જ્યાં લાધામા બરાહ થયો હતો ત્યાંથી તેને કાઢ્યો. આ કામ ચકતી નાખે એવું હતું. અત્યારેજ અમને ખરી ખબર પડી કે અમારાં વિમાન કેવા રાક્ષસી કદનાં છે. મુખ્ય વિમાનમાયી બરફને કાઢતાં અમને છ કલાક લાગ્યા. સાંજ પડી ત્યારે અમારું એ વિમાન જતું હતું હમણાં જ કારખાનામાંથી તૈયાર કરીને બહાર કાઢ્યું હોય તેવું નવું લાગવા માડ્યું.

રાત પડી; પણ તે આખી રાત કાઢને નિરાત ન હતી. બધે ધમાલ ધમાલ હતી. શિયાળુ યાત્રાથી તે વિમાની મેદાન મુધીનો આખો માર્ગ ટ્રેક્ટરો, ધારીઓ ને મોટરોની અવર-જવરથી ધમધમી ઊઠ્યો હતો. પેટું નાનકડું વિમાન યુ-૨ પણ બને યાત્રા વચ્ચે મધમાખીની જેમ ઊડાગિડ કરી રહ્યું હતું. દુનિયામાં આ ટુંકામાં ટૂંકો વિમાનવ્યવહારનો માર્ગ હતો. આ માર્ગ ખુશો મૂનાર, વોડોપીઆનોવ હતો. અને તેનો પરોવો ઉતારો પ્રો. સ્મીટ હતો. તે પછી એ વિમાનમાં ફરકતું આવતું આવ્યું. પછી ખુદ રસોયો પોતે પણ આવ્યો. એક પછી એક બધા વિમાનીઓ આ વિમાનને ઉડાડવાનો શોખ પૂરો કરવા લાગ્યા. એક મોલોકોવ આ બાબતમાં ચંકાશીલ હતો. કોઈકે તેને કહ્યું કે તું પણ આ વિમાનને ઉડાવી જો, ત્યારે તેણે કહ્યું, “આવા વિમાનમાં હું કદી ઊડપો નથી. મને આવું નાનકડું વિમાન ઉડાડતાં શેવે કે કેમ એની મને ચંકા છે.”

હવાઇ મેદાન ઉપરનું નાનકડું મૂંપડું યોડી જ વારમાં ખીચોખીચ બરાબ મળ્યું. સ્મીટ બારીમાંથી ક્ષિતિજ ઉપર જોડી નજર નાખતો જોતો હતો. મોલોકોવ હોકલી પીતો બાંકડા ઉપર બેઠો હતો. વોડોપીઆનોવ ચૂલા પાસે પોતાનાં મોભાં સૂકવી રહ્યો હતો. સ્પીરીન બીજા વિમાનોના હવાઇ સંચાલકોને બધી સૂચનાઓ આપી રહ્યો હતો.

‘હવે જેમ બને તેમ જલદી ઊપડો’ શેવેશેવે અંદર દાખલા ચતાં કહ્યું. ‘હા, હવે આપણે જલદી ઉપડવું જોઈએ. જેમ લાગે છે.’ સ્મીટ કહ્યું.

‘તો પછી ક્યારે ઉપાડ્યું?’ મોલોકોવે પૂછ્યું.

“અમે જરાક એક નજર નાખી આવીએ અને તમને

ખબર આપીએ છીએ. કદાચ આપણે ધ્રુવગિંદુ ઉપર વિમાન ઉતારી નહિ સકીએ એટલે તેની આગપાગમા જ નજીકમાં નજીકની જગ્યા આપણે પસંદ કરીશું. છેવટે ઘડય આપણું વિમાન કિતરતી વખતે ઊધલી પથ્થુ પડે ..”

‘આપણે ઊધલી પડીશું’ તો ચે આ ખીજ વિમાનવાળાઓને ઊડ્યા મિત્રાઈ છૂટકો નથી.’ વોડોપિયાનોવે ખડખડાટ હસીને કહ્યું.

‘હા, પથ્થુ એ પરિસ્થિતિમાં ચોજનામાં ચોડાક ફેર થશે. એ હોડાને આપણને ખચાવવા માટે દોડવું પડશે, અને એટલે બાર ઓછો મરવા માટે પેપેનીનની મંડળીનો જથ્થો સામાન ફેંકી દેવો પડશે’

‘થું કામ’ શેવેચેવ બોલી ઊઠ્યો. ‘અમે અમારા વિમાનોની ટાકીમાંથી પેટ્રોલ જ ઢોળી નાખીશું નહિ’ અને તમારા વિમાનનું પેટ્રોલ અમે ત્યાં વાપરવા સમ્મી લેશું.’

જથ્થો હસી પડ્યા.

‘ચકાવ વિમાન ઉપર’ બાબુસ્કીને અંદર આવતાં વેંત હુકમ હોડ્યો. અમે જથ્થો ચ મેદાન ઉપર દોડી ગયા. એન્જિન તો ચાલુ થઈ ગયા હતા. અને બે ટ્રેક્ટરો મોટાં વિમાનને ઊપડવાની જગ્યા ઉપર દોડી જતાં હતાં. વોડોપિયાનોવે હાથ જોંચો કર્યો. જથ્થો બેસારુઓ વિમાનમાં પોતપોતાની જગ્યાએ ચડી ગયા. આ વિમાનમાં કુલ તેર માણસો જવાના હતા. સ્પીડટ, વોડોપિયાનોવ, બાબુસ્કીન, સ્પીરીન, બેસીન, મોરોઝોવ, પિટેનીન, ધવાનોવ, પેપેનીન, કંકવ, શિરોવ, ફિયાડોરોવ અને ટ્રાન્કાગ્ઝા અમે તેમને ખૂબ જલ્દાઈએ વિદાય આપી.

“આવતી કાલે મળીશું” તેઓએ જૂથો પાડીને હાથ હવાચ્યા.

ટ્રેક્ટરો આડા ખસી ગયા. વોડોપિયાનોવે થોટવ જોડ્યું અને

વિમાન ચાલ્યું. ‘આપણું વિમાન જીંચે ચડે કે નહિ’ એમ સો પોતપોતાના મનમાં પૂછતા હતા. ધીમે ધીમે વિમાનની ગતિ વધી.

વેરોડાખિયાનોવે ઢાળ તરફ વિમાન વાળ્યું. વિમાન વધારે ને વધારે ઝડપથી ડોડવા માંડ્યું અને આખરે હવામાં ઊડ્યું. જીંચે જીંચે ચડ્યું, તે ચક્રર મારવા લાગ્યું, ને આખરે ઉત્તર દિશામાં ચાલ્યું થઈ ગયું.

“શાબાશ” મેલનમાંથી એક મોટી ખૂમ ઊડી. ખુખી વિમાન ધ્રુવ જવા ઉપડી ગયું.

એ વિમાનને વળાવીને અમે પાછા પધારીમાં પડ્યા; પણ જીંધ ઠપાંધી આવે ? તેઓ કેમ ઊડતા હશે ? તેઓ શું જોતા હશે ? હવા કેવી હશે ? આવા આવા મવલો અમારા દિવમાં ઊંડા કરતા હતા. જીંધની આશા ઊડીને અમે જ્યાં જ બેના—ચંત્રનાં ઝૂપડાની આસપાસ વીંટળાઈને સદેશની રાહ જોતા બેગ. મદેશાઓ વારે વારે નહોતા આવતા, પણ આવતા ત્યારે ખુખ વિમતવાર આવતા હતા.

મવારના છ વાગે ખુખી વિમાન ૮૨°૭ અક્ષાંશ પહોંચ્યું. તે ત્રણ હજાર શીટની જિંચાઈએ ઊડી રહ્યું હતું. વિમાનની ઉપર વાહળાંતું આણું પડ હતું. નીચે મોટા મોટા જરૂરની પાટો તરતી પડેલી હતી.

સાત વાગે વિમાન ૮૪°૨૫’ ઉપર પહોંચ્યું અને વાહળાની ઉપર ઊડી રહ્યું હતું. આઠ વાગ્યે ૮૬° અક્ષાંશે છ હજાર શીટની જિંચાઈએ ઊડી રહ્યું હતું. વાહળાની વચ્ચેની ચિરાડોમાંથી વચ્ચે વચ્ચે નીચે મોટા દિમકેરો દેખાતા હતા. પવન જરાજર આમેથી વાતો હતો. ઉખળતામાન ચાન્ડની નીચે ૨૮° હતું.

૧૦—૩૪ કલાકે વિમાને ૮૯°આ પવેશ કર્યો. સ્પીરીટ તથા ક્રોઓડોરોવ સતત સૂઈની જિંચાઈ માંથીને વિમાનનું સ્થાન નક્કી કરતા હતા.

૧૧ ક્યાક ને ૧૨ મિનિટે સ્ટ્રોમિયોવ શ્મીડટના વિમાનમાંથી આવતો સંદેશો પકડવા લાગ્યો. હલુ તો મંદેશ આવવાની શરૂઆત થઈ ત્યાં તો એકાએક મંદેશ વ્યવહાર તૂટી ગયો. ખૂબ જ ધ્યાનપૂર્વક હવામાંથી આવતા સંદેશો પકડવા માટે બધા બેઠા હતા. અદેશવ્યવહારના ચત્રોમાંથી એકેએક ઉપર પ્રયોગ કરી જોયો, પણ કોઈ જાતનો સંદેશ સંભળાયો નહિ, મુખ્ય વિમાન બોલતું અટકી ગયું હતું. જરૂર કાંઈક વિદ્ય આપ્યું હોવું જોઈએ.

અમે બધા ય અસ્વસ્થ બન્યા. હવા પણ તોફાને ચડવા લાગી હતી ધુમ્મસ ધેરાવા લાગ્યું. વાદળો ચઢી આવ્યાં. બરફ શરૂ થયો. બધા પ્રવાસીઓ જાતજાતની રાંકા-કુશકા કરવા લાગ્યા. મારા વિમાન ઉતરતી વખતે તૂટી પડ્યું હશે એન્જિનમાં કંઈક નુકશાન થયું હશે ? કદાચ અહર આગ લાગી હશે ?

ખીંચ બાલુધો મોરકોમાંથી અમારા ઉપર ઉપરાઉપર પૂછ-પરછ શરૂ થઈ અને વિમાનના ખજાર મોકલવા માટે ખૂબ દબાણ થવા લાગ્યું. વિમાન ક્યા છે ? અમે શું કરીએ છીએ ? અમે ઉડાનો શું નિર્ણય કરીએ છીએ ?

અમારા બધા ય વિમાનો ઊપડવા માટે તૈયાર હતા, પણ હવામાં જોતજોતામાં વધારે ને વધારે જમડવા લાગ્યું હતું. અત્યારે ઊપડવાની વાત કરવી નકામી હતી, કારણ કે ઊપડવું એટલે વિમાનને જ તોડી નાખવું. વળી ઉપડવું તો પણ કંઈ બાલુ ઊપડવું ? આવડા મોટા અક્ષાટ ધ્રુવપ્રેશમાં એક ટપકા જેવા વિમાનને કેમ ખોળી મારવું ?

મોરકોથી અમારા પ્રવાસના મુખ્ય વ્યવસ્થાપક ઉપર ધમકા-બાર્યા મંદેશો આવવા લાગ્યા. ‘તમે શ્મીડટને ઊપડવાની મંજૂરી જ કેમ આપી ?’ મુખ્ય વ્યવસ્થાપક તો ઝોરડામાં પાછળ દાથ ગળીને આમથી તેમ આટા માર્યા ખરેખરે હતા તેણે મ્હું, ‘હું તો એ બાલુમને કેમ રોકું ? એ મારુ સામ્રાજ્ય ય ખરો !’

આ પ્રમાણે દસ કલાક વીતી ગયા. એ દસ કલાક કેવા વીત્યા હશે ? પણ એકાએક આખું સિયાળુ ચાલું સ્ટ્રોમિયોવની મોટી રાહથી ગાથ જોડ્યું.

‘આવ્યો આવ્યો.’ અમે જમ્નાવ બેતાર-ચંત્રના ચોરડે ટોડી ગયા. સ્ટ્રોમિયોવ તો ગાંડાની માફક હાથ ઉછાળતો ઉછાળતો ‘આવ્યો આવ્યો’ એમ બોલ્યા કરતો હતો. કેટલીક વાર પછી તેને શાંત પાડ્યા પછી જ અમને જ્યાર પડી કે આખરે કેંકલના બેતારમાંથી સંદેશ આવ્યો હતો.

‘મારા બેટાઓ ! આખરે ધ્રુવ ઉપર ઉતરી’ સ્ટ્રોમિયોવ ગાથ જોડ્યો અને બેતાર-ચંત્રના કાન-રીસિવર ઉપર ચૂકી પડ્યો. ચૂંપકું આખું ખીચોખીચ થરાઈ ગયું.

મોસ્કોવ્સ્કીએ સ્ટ્રોમિયોવના ખભા ઉપર હાથોને કેંકલનો આવેશો સંદેશ ધીમેથી વાંચી સંભળાવ્યો :

‘એમ અને હેતમચી યુનિયો, બધાય સવામત, વિમાન માણું સારું. સામનનું જનરેટર જળી ગયું. મારી બેટરીઓ જોડી ગઇ. જે સંદેશ આવતા તુટી જાય તો મધરાતે ફરી ચાલુ કરજો. રીતસરનો સંદેશ હવે પછી.’

એક મિનિટ પછી ફરી કેંકલનો સંદેશ આવ્યો. ‘કેંકલ બોલે છે, શબ્દો તમે પોતે ગણી લેજો, મને વખત નથી. અમે ૧૧-૩૫ વાગે સફળતાપૂર્વક જીત્યા. વિદાય સંદેશ પછી તરત જ સામનનું ચંત્ર જગડ્યું. મેં મારું ખોલ્યું, પણ તે વ જગડ્યું. ગરફ મુંદર છે. આ અમારો મુખ્ય સંદેશ નંબર-૧.

‘મોસ્કો, ઉત્તર સમુદ્ર માર્ગ સમિતિ.’

૧૧-૨૦ કલાકે યુ. એમ. એમ. આર. એન-૧૭૭ વિમાન ઉત્તર-ધ્રુવ પર જોડ્યું. ખાતરી કરવા માટે એનાથી જરાક આગળ ગયું. વિમાની વોડોપિવાનોવ પાય હજાર શીટની જિંચાઇએથી માઠ

વાદળાંઓ વીંધાને હસો શીટની જિંઘાઇ સુધી નીચે ઊતર્યો. નીચે ઊતરવા માટેની તથા ચાલું નાખવાની જગ્યાની તપાસ કરી બરાબર ૧૧-૩૫ વાગે વોડોપિયાનોવે વિમાનને સુંદર રીતે નીચે ઉતાર્યું. દુબાઈએ નીચે ઊતરતી વખતે એકાએક શોર્ટ સરકીટ થવાતું ટ્રાન્સફોર્મર જગી ગયું, ને સંદેશ-વ્યવહાર તૂટી પડ્યો. હવે ચાણાતું બેતાર-ચંત્ર અહીં જમાવી દીધું છે. અને ચાલુ કરી દીધું છે. અમે ઊતર્યા છીએ તે જગ્યા ધ્રુવથી વીસ કિલોમિટર આગળ છે. ચોક્કસ અક્ષાંશ રેખાંશ પઠી નક્કી કરીશું ! બીજાં વિમાનોને ઊતરવા માટે સરમ હવાઇ મેદાન યદ્ય શકે એમ છે. અમે જાણીએ છીએ કે એકાએક સંદેશ તૂટી જવાથી તમે ખૂબ ચિંતામાં પડ્યા હશો. ખૂબ દિવગીર છું ખૂબ હેતુભર્યા નમન. સામ્યવાદી પક્ષને તથા સરકારને અમારી આ કામની પહેલી સફળતાના ખબર કરશો. મિ. સ્મોલ્ટ (પ્રવાસ મંડળના નેતા)

આ સંદેશો તરત જ મેસેજો રવાના કરવામાં આવ્યો. પઠી તરત જ અમે ભોજન ઉપર તૂટી પડ્યા. અમે આજે ઉત્તરના રંગમાં આવ્યા હતા. અમે એકબીજાના નામ લખને તેની ખુશાલીમાં પોકાર કરીને પ્યાવાઓ ઉછાળવા લાગ્યા. મોયોકાવના નામની ખુશાલી બોલાવતા પહેલાં તો તે બાગી ગયો. બે વાગે રાતે અમે પથારીમાં પડ્યા; પણ જિંઘ ન આવી, અમારામાંથી કાઢને કાઢ બહાર બેતાર-ચંત્રની ઝોરડીમાં કંઈ તાલ્લે સંદેશ હોય તો પડવા દોડી જતો

મેની બાવીસમીએ મવારે ૯-૦ વાગે ધ્રુવચાણા પરથી પહેલો હવામાનનો અહેવાલ આવ્યો; 'વાતાવરણનું દબાણ ૭૬૧. ઉષ્ણતામાન શૂન્ય નીચે ૧૨° પવન પશ્ચિમનો ધ્રુમ્મસ, સૂર્ય ભાગ્યે જ દેખાય છે. ૧ કીલોમિટર સુધી નજર પહોંચે છે. ચોડાએક બરફ પડ્યો.'

આમારા થાકુમા દવામાન સુધરતુ જતું હતુ વાહણાં ગણુ
જતો કયા બાગી ગયા કમ ટેકરીઓને મથાળે અમારા દવાઈ
મેલાન ઉપર હજુ આજુ ધુમ્મમ હતુ. વિમાનો ઉપાડવાનો વિચાર
જરાક થયો, પણ ધ્રુવ ઉપરથી આવતા દવામાનના અહેવાલ ઉપરથી
ગે વિચાર માડી વાળ્યો. ઝેઝેરથીએ ધ્રુવપ્રેશનો એક નમ્રો દોષો
મધ્યમા ધ્રુવથાણીની જગ્યા નોધી એ નકશાનુ નામ નુબર ૨ રાખ્યુ

તાજે રોવેતેરે બધા વિમાનીઓ તથા દવાઈ મથ વક્રોની
મમા બોનાતી અને બાગીના ત્રણેય વિમાનોએ ધ્રુવ સુધી ધ્રી રીતે
ઊડ્યુ, તે વિભેની ખૂબ જ વિભવશર ગર્મા થઈ હવેનુ કામ થણુ જ
આગીધૂનીવાળુ હતુ આમારે મેવળ ધ્રુવ ઉપર પહેચવાનુ હતુ,
એણુ જ નહિ પણ તેની ઉપર કોઇ જગ્યાએ ૧૩૫ શી લાખી
આને ૭૫ શી પહોળી જગ્યા શોધી કાઢવાનુ કામ મવાનુ હતુ એ
મધ મઈતુ નહોતુ અતૂરામા પુરું એ વિમાનનુ રેડિયોવત્ર નકામુ
થઈ ગયુ હતુ એનો અર્થ એ કે વિમાનની તપામમા રેડિયોક પાસ
નકામુ હતુ, કારણ કે કેકેને જણુ કરેતુ રેડિયોથાણુ આ રેડિયો
ક પામની મોર્ગની સબાઈને પકડી તકવાની મર્યાદાની બહાર
હતુ આ સભાએ અમારા પ્રવાસના મુખ્ય મુખ્ય મુદ્દાઓ નક્કી
મ્યા એખીજા વિમાનો વચ્ચે કઈ રીતે સદેશવ્યવહાર જોડી
રાખવો, કયા કમમા વિમાનોએ ઊડ્યુ, ધુમ્મમ વાહણા કે અકસ્માત
વખતે ડરેક વિમાને કઈ રીતે વર્તવુ વગેરે બધી બામતોના વિગ
તવાર નિર્ણય કરવામા આવ્યા

તે દિવસે ધ્રુવથાણા ઉપરથી પહેના સોવિયેટ વસાહતીઓમા
દિનચારીના અહેવાલ આપતો સદેશ સ્પીડ મોકલ્યો

‘સોવિયેટ ધ્રુવથાણા પરના ચોવીસ કલાક પીલા વિમા
નની નદકમા પણ ત મુગો તાણ્યા છે બેનારના બે મોગ થબો
એરીનને જોડાને ઊભા મરી દીધા છે દવામાનના અવનોકન

માટેનું મહાન તૈયાર છે. ત્રણપગી ઘોડી ઉપર ચિયોડોવાઇટ
 ગોડવાઇ મથું, તે સૂર્યની ઊંચાઈ અને ચમત્તા જતા બરફમાં
 અમારા યાત્રુની દિશા નક્કી આપે છે અહીંના હવામાનનો
 પહેલો જ અહેવાલ મોરકો મોકલવામાં આવ્યો છે, અને ત્યાંના
 હવામાનના અહેવાલમાં તેને ઉમેરી દેવામાં આવે છે. હવામાનનો
 વરતારો ફરી શકાય તેવી માહિતી વારે ને વધારે ભેગી થતી
 જાય છે, અહીંના પ્રમાણમાં હાલ ઠીક મરમ છે (-૧૨) સૂર્ય
 ક્ષતિગ્રસ્તે અહીંને જરાક દેખાય છે. અહીંના યાત્રુમાં વાસો કર-
 નારા ચાર વૈજ્ઞાનિકો તેમના જાન માર્યાઓની મદદથી વિમાન-
 માંથી વિજ્ઞાનના સાધનો અંગ્રીજી ભેનાર-પત્રોનો મામાન ઉનારીને
 ગોઠવી રહ્યાં છે. બાકીનો ઈન્જિને આડ ટન લેટયો મામાન-પવન
 ચક્કી, ખોરાક, તંબુઓ, વગેરે બાકીના રોકાઈયેન્ડમાં ગોપડવા
 માટે તૈયાર બિલેના વિજ્ઞાનમાં ભરેલો છે. તે વિમાનો અમારા
 મારા હવામાનનો અહીં ત્યાં મળવાની રાહ ભેતાં તૈયાર છે. અહીં
 અમે બધા પુશ્કિતિ જાતના છીએ. ચોરીમ કપાકના મતલ
 પરિશ્રમ પછી અમે બધા અમારા દંડાળા સૂતાના કોથળા-
 ઓમાં લહેરથી જાંઘ્યા. અમારી મંડળીના પાય જલુ તો પેલા
 મેલ્યુરકીન વહા સુની હોનારતનો અનુભવ હમ આપેલા હતા. તેઓ
 પાળ આજે અહીં જાણે કે કુદરત મામે વેરનો બહો ભેતા હોય
 તેમ મર્વથી ફરી રહ્યા છે. અમારા બિરાદર સ્ટેલિનની તમામ
 સૂચનાઓ અમે અમમમાં મૂકી શક્યા. તેનો અમને આનંદ છે
 મુવર્ષિ ઉપર વૈજ્ઞાનિક ગોધજોળ તથા હવાઇ મથક અમે સ્થાપી
 શક્યા છીએ. અમારું દિવ અમારા મહાન દેશની આગળ દોડી
 જાય છે. રીપ્ટ.

શમાં ફેટલા થ વખત સુધી તાકી રહ્યા. આકાશ ઘેરાએયું અને ડરામણું હતું. પૂવનો જોરદાર પવન ફૂંકતો હતો. બધા વીંચે મોટે પાછા અંદર આવ્યા. અમે વારંવાર ધ્રુવચાલુ સામે બેતાર-સંદેશવ્યવહાર ચલાવતા હતા. ત્યાં પણ હવાના ખજર ઉત્સાહ પ્રેરે તેવા ન હતા.

આજે અમે જમતા હતા. ત્યાં રેડોક્સેન્ડના સિયાળા ચાણાનો નેતા એકમ અંદર આવ્યો, અને ડેગ્મોટોવને બાલુએ બોલાવીને તેને ખૂબ દરકારાટ અર્થા અવાજે ૨ કંઈક કહ્યું. તેણે શેવેમેવને બોલાવ્યો અને ત્રણે જણા બાલુના કે પારડામાં ગયા. થોડી મિનિટ પડી બધા આનંદમયે અંદરે અંદર આ બ્યા. ડેગ્મોટોવે હાથ જાંચા કરી કહ્યું. 'મિરાદરો, આપણી સામ્યવાદ ૧ મંડળીના નેતાઓ તરફથી અને સરકાર તરફથી અભિનંદનનો પત્ર આપ્યો છે. મિરાદર રેડોક્સ, મોલોકોવ, વોરોગિયોવ, કાગનો બિર, દેસિનીન પેનેવ આ બધાએ આ સંદેશમાં પોતાનું નામ જોડ્યું છે. સાંગળો.'

ધીમેથી અને સ્પષ્ટ અવાજે શેવેમેવે આ સંદેશ વાંચી સંબળાવ્યો: 'ઉત્તરધ્રુવ પ્રવાસમંડળના પ્રમુખ મિરાદર સ્મીટને, હવાઈ કાશ્લાના મુખ્ય સરકાર વેડોપિયાનોવને, ૨ ૧૧મા પ્રવાસમંડળના તમામ જહાઝર મિરાદરોને હાર્દિક અભિનંદન આપે છે. તેમને સોષેવા કામને-ધ્રુવને સર કરવાના-પાર ૧ ૧૩મા માટે શાખાશી છે.

'આ ફોલ્ડ સોવિયેટ હવાઈ તાકાતની, અને સોવિયેટ વિજા-નની ફોલ્ડ છે. ધ્રુવપ્રદેશના રહસ્યોને ઉદ્ઘેવવાના અનેક જીરથ પ્રયત્નોનું આ ફળ છે. આને લીધે સોવિયેટ સંઘ માટેનો તારે આગરનો માર્ગ ખુલ્લો થાય છે.

'આ ફોલ્ડનો પહેલો તજામે પૂરો થાય છે, અને સૌથી મહાન મુશ્કેલી આપણે વટાવી ચૂક્યા છીએ. અમને પૂરો વિશ્વાસ છે કે

ધ્રુવયાજ્ઞા પર રહેનારા વીર વૈજ્ઞાનિકો શિયાળામાં ત્યાં રહીને તેમને ધ્રુવપ્રદેશનો અભ્યાસ કરવા માટેનું સોંપેલું કામ ગૌરવભરી રીતે પાર પાડશે. ફરી ધ્રુવના વિજેતાઓને બોલશેવિઠ્ઠ અભિનંદનો—'

અમારા હર્ષનાદોથી ઝોરડાની દીવાલો ધ્રુજી ઊડી. એક બાજુથી આ સંદેશો અમે ધ્રુવયાજ્ઞા ઉપર પહોંચાડવાનું કામ કરતા હતા, બીજી બાજુથી અમારી મબા ઉત્સાહના પૂરમાં મળી. અભિનંદનોથી અમારી છાતીમાં આનંદ સમાતો ન હતો. વ્યાખ્યાનો ઉપર વ્યાખ્યાનો થવા લાગ્યાં. સાથે સાથે અમારી જવાબદારીનું ભાન પણ બૂલતા ન હતો.

ધ્રુવયાજ્ઞા પરથી પેપેનીન તો જાણે કે રોજિન્દો વ્યવહાર ચાલતો હોય, તેમ ત્યાંના શોધબોળના કામનો અહેવાલ મોકલાવતો હતો. દિવસમાં ચાર વખત આવા અહેવાલો આવતા હતા.

૨૪મી મે આવી. પણ હવાએ ચારી ન આપી. ધ્રુવ ઉપર અને રેડોક્લેન્ડ ઉપર હવામાન સરખું જ તોફાની હતું. 'આકાશ અભેદ' વાદળોથી છવાયેલું હતું. ક્ષિતિજ ધ્રુમ્મસમાં વીંટાળેને પડ્યું હતું. ધ્રુવ ઉપર તો વળી બરફનું વાવાઝોડું પણ શરૂ થઇ ગયું હતું. એ રાતે અમે અમારાં ત્રણેય વિમાનોનાં એન્જિનોને ગરમ કરી જોયાં અને બરાબર ચાલુ છે કે કેમ તે તપાસી લીધું.

અભિનંદનના તારોનો તો ધોધ વહી રહ્યો હતો. દુનિયાના એક એક ખૂણેથી આ અભિનંદનો ચાલુ રહ્યાં હતા. સંબંધીઓને મિત્રો, વૈજ્ઞાનિકો અને હવાબાજો, ધ્રુવપ્રદેશના મુસાફરો આ બધા એમાં સામેલ હતા. યુરોપનાં અને અમેરિકાનાં વર્તમાનપત્રોમાં પણ આ સમાચારોનો બોમ્બમારો ચાલુ હતો. 'ડેઇલી ન્યૂઝ' છાપાંએ તો ખાસ શુભેચ્છાનો સંદેશ મોકલ્યો, અને

સ્ત્રીકેને આવતા અડવાડિયાનો હવામાનનો વરતારો મોકલવા વિનવિ કરી. છાપાવાળાંઓ કંઈ ઓગ સુન્નિયાત છે ?

રોગિન્દા મદેશમાં સ્ત્રીકે નીચે પ્રમાણે અહેવાલ મોકલ્યો.

‘ ગઈ કાલે જ્યારે દુવપ્રદેશના જંગમ દિમખંડ ઉપર અમારી મોખરાનો દુકડોના તેર સભ્યોની મમા મળી, ત્યારે દશ અનુપમ હતું. આપણા સામ્યવાદી મંડળ તથા સરકાર તરફથી આવતાં અભિનંદનો અમે સાંભળી રહ્યા હતા. ખુબ્બા આકાશ નીચેબરફના તોફાનની વચ્ચે અમે બેઠા હતા પણ જાગ્રે કે બિરાદર સ્તેષીન અમને બેઠી રહ્યા હોય તેવી જાહેર અમે આ સદેશથી મેળવી રહ્યા હતા. અમે અમારું કામ ચાલું રાખ્યું છે. જરૂરમાં સારડીથી કાણું પાડીને તેણું જી કટકું છે, તે અમે માથું છે. જી નવ શીટ જાડું છે. અમારો દિમખંડ મજબૂત છે અને કલાહના અરધા માર્દ્યની ઝડપે પવન અમારા દિમખંડને પશ્ચિમ તરફ ધસડી રહ્યો છે. અમે દુવખિંડુની પેલી જાણુ જિતયાં હતા, પણ ૨૧ મી ની સાંજ સુધીમા ૮૭° પશ્ચિમ રેખાસ અને ૮૯° ૪૧” અક્ષાંશ ઉપર આવી ગયા. તેવીસમીની રાતે ૫૮° પશ્ચિમ રેખાંશ અને ૮૯° ૪૧” અક્ષાંશ ઉપર હતા તે પછીથી અમે સૂર્ય ન દેખાવાને કારણે સ્થળ માપી શક્યા નથી. હજુ સુધી અહીંની હવા વિમાનને રળ આપે એમ નથી. સ્ત્રીકે. ’

હવે અમારી પાસે આ મુખી વિમાનની સફરની કેટલીક મજની વાતો જાણવામાં આવી. આ વિમાન અમારાથી ૫૫૦ પાસું, ત્યારે તો હવા મજની હતી. સૂર્ય પણ પ્રકાશી રહ્યો હતો. ફક્ત જોરથી સામે ફૂંકતો પવન જરા આડખીલી જોઈ કરતો હતો. થોડી વારે વિમાન વાહણાંઓ ઉપર જોડી રહ્યું હતું. સામે વાહણાનો દુર્ગ ચણામેલો પડ્યો હતો. આ દુર્ગની ઉપરની ટોચ એટલી જાંચી હતી કે વિમાન એટલે જાંચે ચડી શકે એમ ન હતું.

અને તે દુર્ગને પાયો ઢેઠ સમુદ્રની સપાટી સુધી હતો. સૂર્ય જોતજોતામાં વાદળાંની આડમાં ઢંકાઈ ગયો. રડિયો, દીવાદાંડીના અવાજો હવે માંભળી શકાતા ન હતા. વિમાનને હવે કેવળ હોહયુગ્મકના હોકાયંત્રથી અને ગાંધારોરકોમીક હોકાયંત્રથી જ ચક્ષાવવાનું હતું.

વિમાન વાદળાંના બે ભારે પડોની વચ્ચે ઊડી રહ્યું હતું. તે ખૂબ ઝોલા ખાતું હતું. લગભગ ૮૯૦ પામે વાદળાંના ઉપક્ષ પડમાં ગાળતું દેખાયું. સૂર્ય પણ જરાક દેખાયો. પણ ત્યાં તો પાછી હવા વીફરી. વાદળાંઓ વચ્ચે જે યોડીક જમ્યા દેખાઈ હતી, તે તરત જ પુરાઈ ગઈ. યોડીક મિનિટમાં તો વિમાન વાદળાંમાં ઘેરાઈ ગયું. વિમાનને હવે આંધળુકિયાં જ હંકાવવાનું હતું. ઘિશાઓ બતાવનાર કેવળ હોકાયંત્ર જ હતું. વાદળાંમાં દૂર દૂર જરાક પ્રકાશ જોવું દેખાતું હતું. તેથી આશા બંધાતી હતી કે હવામાન સુધરશે. જેમ ધ્રુવખિંડુ નજીક આવતું ગયું, તેમ તેમ હવામાન સુધરતું ગયું. આકાશ સ્વચ્છ બન્યું, પણ નીચે આ ધ્રુવખંડ માઠ વાદળાંઓથી ઢંકાયેલો હતો.

૧૦-૫૦ મિનિટે વિમાન જરાજર ધ્રુવ ઉપર પહોંચ્યું. સ્પીરીને જરાખર ગણતરી કરીને સ્થળની ખાતરી કરી લીધી. સ્પીરીન સ્મીટ પાસે ગયો. વિમાન ધ્યેય ઉપર પહોંચ્યું તે વાત કરી. સ્મીટ આ સમાચાર સાંભળીને ગળગળો થઈ ગયો હતો એમ સ્પીરીને અમને પાછળથી કહેવું. ‘મેં સ્મીટ પાસથી ધ્રુવની પેલી પાર તે જ માર્ગે દસ મિનિટ સુધી વિમાનને લઈ જવાની રજા માગી. સ્મીટે રજા આપી ને અમે આગળ ચાલ્યા.’

૧૧-૨ મિનિટે વોડોપિયાનોવે વિમાનને પાછું વાળ્યું, અને વિમાનને નીચે વાદળાંઓમાં ડૂબાડ્યું, બીજી ત્રણ મિનિટમાં તે વાદળાંઓમાં પસાર થઈ નીચે આવ્યું, ને નીચે જરફનાં મોટા

મોટાં મેદાનો નાની-મોટી નહેરોથી વીંટાયેલાં દેખાવાં લાગ્યાં. રમીડે ધ્રુવખિંડ ઉપર જવાને બદલે આ જ જગ્યાએ વિમાનને ઉતરવા માટેની અનુકૂળ જગ્યા શોધી લેવાની સૂચના કરી. બધા-એ આ કબૂલ કર્યું. અને હવાઇ મેદાન માટેની જગ્યા તરત જ શોધી કાઢી. બે વર્ષ ચાલુર મારીને અને મેદાન પરનો બરફ ખૂબ કઠ્ઠણ છે એમ ખાતરી થયા પછી વોડોપિયાનોવે વિમાનને ખૂબ જ ધીમેથી સાવચેતી બરી રીતે બરફ ઉપર ઉતાર્યું. હર્પનાદોથી, તાળાઓથી અને રેલ્લીનના જથ્થાનાથી આખું વાતાવરણ ગોઠી જાયું.

પ્રવાસમંડળના બધા સભ્યો એકબીજાને બેટી પડ્યાં અને હર્પના સુંબનોથી એકબીજાને નવરાવવા લાગ્યા. આ ધ્રુવખિંડ ઉપર પહેલવેલો પગ મૂકવાનું માન રમીડને મળ્યું. તેની પછી બીજા બધા ઊતર્યા. પેપેનીનને બંદૂકના બહાર કરીને સમાધી આપી.

પરત જ બધાય કેંકલનો બે-તાર ચાણીનો તંબૂ બિતો કરવામાં લાગી ગયા. વામરચેસનો ચાંબચો તથા એરિયલ નંખાઈ ગયાં. રેડોલ્ફસેન્ડ સાથે સ્ટેસલ્વવહાર શંક થાય ત્યાં સુધી કોઈ પગ વાળીને બેસે તેમ ન હતું.

પણ આજુ વિમાને પણ વિમાનની અંદર એક કાંડ બજવાઈ ગયો હતો. વિમાન રેડોલ્ફસેન્ડથી ઊપડ્યા પછી એકાદ કલાકે બેસીને જોયું કે વિમાનના વચલા એન્જિનમાંથી વરાળ જોયું કાંઈ નીકળી રહ્યું હતું. વધારાની વરાળને નીકળવાની નળામાંથી આ વરાળ નીકળતી હશે એમ ધારીને તે નળાના મોઢા ઉપર હાથ દાખ્યો, તોપણ વરાળ તો નીકળતી જ હતી. એટલે મોરોઝોવે વિમાનની પાંખની નીચેની સપાટી ઉપર હાથ ફેરવી જોયો, તો તેને જણાયું કે એન્જિનને ઠંડું રાખવા માટે વપરાઈ ખાસ તેલ ક્યાંકથી ફૂટીને બહાર રવાણું હતું. આ વાત બહુ

મંભીર હતી. જો આ તેજ ખવાસ થાય તો એન્જિન તરત જ અટકી જાય.

યાંત્રિકો તરત જ મશીન પાસે દોડી ગયા, અને એઝીને સ્મીડને કહ્યું:

‘ મારે તમને ખબર કરવી જોઈએ કે એકાદ કલાકમાં— કદાચ તેથી પણ ઓછા વખતમાં એક એન્જિન બંધ પડી જશે; આપણે ત્રણ એન્જિનથી ચલાવવું પડશે. ’

‘ સમારકામ થઈ શકે તેમ નથી ? સ્મીડે પૂછ્યું. ’

‘ જો આપણે નીચે જિતરીએ તો થઈ શકે. ’

સ્મીડે બારી બહાર નજર કરી. ‘ ક્યાં જિતરી શકાય એવું છે ? બધેય વાદળો છવાયેલાં છે. કાંઈ દેખાણું નથી, આપણે ધ્રુવની નજીક જઈએ સુધી જઈ શકાય, તેટલે સુધી હાંકો. વોડોપિયાનોવને વાત કરી ? ’

‘ ના ’ એઝીને કહ્યું, ‘ મને ખાતરી હતી કે તેને કહીશ એટલે તે તો એમ જ કહેશે કે આપણે ત્રણ એન્જિનને ખેંચી જઈશું. ’

સ્મીડ હસ્યો.

‘ તો પણ તે મુખ્ય વિમાની છે. તેને વાત તો કરો. ’

એઝીન વોડોપિયાનોવ પાસે ગયો. સ્મીડ ધ્યાનપૂર્વક તેને જોઈ રહ્યો હતો. વોડોપિયાનોવ આ સમાચારથી અમર્યો. તેણે એન્જિન તરફ જોયું અને ધ્યાનથી કાન માડ્યા. એન્જિનો તો ખૂબ સરમ રીતે એક ધારી રીતે કામ કરી રહ્યાં હતાં.

‘ આપણે હાંક્યે જઈશું ’ વોડોપિયાનોવે કહ્યું, ‘ આ વાદળોં પૂરો થાય, એટલે તરત જ નીચે જિતરવા જોઈ જાવ્યા શોધીને નીચે જિતરશું. જોજો હો સ્પોર્ડીનને બાજુસ્પોર્ડીનને કે પેપેનીનને વાત ન કરતો. જિયારાને નકામા શું ચિંતા કરાવવી ? ’

(વાત એમ હતી કે સ્પીરીટ આ જ્યુ' જાયતો હતો, એટલું જ નહિ પણ તેણે વોડોપિયાનોવને આ વાત કરીને ઉચાટમાં ન નાખવો એવી બેઝીનને ચેતવણી આપી હતી.)

આ સંવાદ એક જાણુ આવતો હતો. બીજા જાણુ મોઝુરોવ અને પેપેનીને પંખાના છાપરા વચ્ચે થઈને આગળ વધીને જોયું તો માલમ પડ્યું કે રડિયેટરના ઉપરના ભાગની નળીમાંથી આ તેલ થતું હતું. તેમણે નળીની ફરતી પદી વીંટી દીધી તોપણ તે વહેતું અટક્યું નહિ. એટલે તેમણે નળી ફરતા બીનાં લૂગડાં વીટ્યાં. આ લૂગડાં તે જ્યુ' તેણે ચૂસી લેતાં, એટલે આ યાંત્રિકો તે લૂગડાંને એક ડોલમાં 'નીચોવીને એ તેયને પાછું' લાંથી પંપથી ઉલેચીને નળી વાટે તેની જગ્યાએ પહોંચાડતા. એટલે આ કિંમતી તેલ જોહામાં જોણું નકામું જતું. આ જ્યુ' કામ તેમને ખુલ્લા હાથથી, પંખાની અંદર રહીને અને-૨૩ ડીગ્રીની ઠંડીમાં જોરથી ફૂંકાતા હિમ પવનની વચ્ચે રહીને કરવાતું હતું. તેમના હાથ તો ફરીને ઠીકરું થઈ ગયા હતા. તે તમામ યાંત્રિકોએ આ તેયને વહી જતું અટકાવ્યું, અને એ રીતે એન્જિનને કામ કરતું ચાલુ રાખ્યું. આ કામ વિમાન ધ્રુવબિંદુ ઉપર ઊતર્યું તે ક્ષણ સુધી ચાલુ હતું.

પચીસમી મેનીસવારે, ધ્રુવ તરફથી સંદેશ આવ્યો. 'હવા બારે સુંદર છે, સર્વ, વાદળો વગરનું' આકાશ, ઊપડવાની સલાહ છે. પણ રેડોલ્ફેન્ડ. ઉપર વાદળો છવાયલાં હતા, અને પચાસ માઇલની ઝડપથી પવન પણ ફૂંકાતો હતો. મોસ્કોવસ્કી પોતાતું નાનકડું વિમાન લઈને આગળ તપાસ કરી આવ્યો. વાદળો જલ્દી ઘાટાં ન હતાં, અને ૪૨૦૦ ફીટની ઊંચાઈએ પૂરાં ચતા હતાં. તે પછી ક્રૂના એરોપ્લેનને એથી દૂર સુધી તપાસ માટે મોકલ્યું. ક્રૂ ૬૬ ૮૧૦ અક્ષાંશ સુધી ખૂબ તપાસ કરી આવ્યો,

અને તેણે ખજાર આપ્યા કે લગભગ જસો કિયોમિટર પછી વાઘાનાં પૂરાં થનાં હતા અને તે પછી હવા ધણી સ્વચ્છ હતી.

માંત્રિકો હત્યાહમાં આવી ગયા, ને પોતપોતાનાં વિમાનોનાં એન્જિનોને ગરમ કરવા લાગી ગયા. રાતના હસ વાગે બધું તૈયાર થઇ ગયું. ઉત્તર તરફથી આવતો પવન વાઘાને દક્ષિણ તરફ ધકેલી રહ્યો હતો, અને ઉત્તરનો માર્ગ સાફ કરી રહ્યો હતો. ટેકરીની ટોચ ઉપરથી દૂર ઉત્તરમાં અમે સોનેરી કિનાર જીધડેલી જોઈ. પણ એકાએક અમારી ટેકરી જ માઠ ધુમ્મમમાં ઢંકાઈ ગઈ. મોતોકોવ વિમાનને જમીન પર દોડવા માટેના માર્ગ ઉપર ખોડેલા વાવટામાંથી બે ને માંડ જોઈ શકતો હતો.

‘ મને લાગે છે કે આપણે બપોરું જોઈએ ’ મોતોકોવે ખીલ વિમાનીઓને કહ્યું, ‘ આપણે અહીંથી તો જ્યેમતેમ કરીને નીકળી જઈશું. રસ્તામાં અત્યારે જેવી અનુકૂળ હવા છે, તેવી પછી નહિ મળે. સીધાં વાઘાની દીવાલ પાસે પહોંચી જઈએ. આ મેદાન ઉપર ચક્રે મારવામાં પણ જોખમ છે. આપણાં વિમાનમાં એટલો ભાર ભર્યો છે કે કહાય વિમાન ક્યાંક ચક્રે મારતા ટેકરી સાથે અથડાઈ પડે.

દરેક વિમાન લગભગ ચોવીસ ટન જેટલા વજનનું થયું હતું. સામાન ગણાખૂડ ભર્યો હતો. અમને ખાતરી હતી કે જો ક્યાંક વચ્ચે હવામાં ખાડો આવ્યો તો માર્ગ જઈશું. ટ્રેક્ટરોએ વિમાન-નોને તેની દોડ લેવાની જગ્યાએ આપ્યાં. પહેલું મોતોકોવે પોતાનું વિમાન કપાડ્યું.

જોતજોતામાં ધુમ્મમ તેને ચીંટાઇ ગયું. અમને ખજાર ન પડી કે અમે ક્યાં છીએ. અમને લાગ્યું કે મેદાનવાળી ટેકરીની દાર-પર અમારું વિમાન આવી ગયું છે. હવે જો વિમાને ઝડપ ન પકડી તો વિમાન ગઈું દરિયામાં જશે. વિમાનમા જ્યાં એન્જિનો

પૂર વેગમાં આવી રહ્યાં હતાં. વિમાનની ગતિ ધીરે ધીરે પરાણે
જોર કરતી હોય તેમ વધવા લાગી. આખરે વિમાન ટેકરીથી છસો
ફીટ જાંચે ચડ્યું. મેદાન ઉપર ચક્કર માર્યા વગર સીધું ઉત્તર
દિશામાં ઉપડ્યું. ,

અરધાએક કલાક પછી આ' ધનપટ પૂરો થયો. અમારી
ઉપર નીચ વાકાશ અને જરફ વગરનો નીચ સમુદ્ર દેખાતાં હતાં.
આમનેમ છૂટા જરફના 'દુકાઓ હંસોની જેમ તરતા હતા. અહીં
આવ્યા પછી અમે ખીજા વિમાનોની રાહ જોવા માટે હવામાં
ચક્કર માર્યા. અરધાએક કલાકમાં તો એલેક્સીવનું વિમાન વાહળા-
માયા ડોકિયું કરીને બહાર આવ્યું. અમને જોતાવેત તે અમારા
વિમાનની પાછળ જોડવાધ ગયું. અમે ત્રીજા વિમાનની રાહ જોતા
હતા. પાએક કલાક ગયો. અરધો કલાક, કલાક, છતાં માનુરકનું
વિમાન દેખાયું નહિ. અમે તરત જ રડોલ્ફેન્ડમાં પહોંચ્યાં : 'ત્રીજું
વિમાન ક્યાં છે ?' જવાબ આવ્યો, 'અહીંથી તો તમારી પછી
પાત્રીશ મિનિટે જીપડી ગયું છે.' ક્યાં હશે ? અમે તેની રાહ
જોતા ચક્કર મારવા લાગ્યા. અમારી પાસે પેટ્રોલ બહુ વધારે ન
હતું, તોપણ તેને આ રીતે રાહ જોવામાં વાપરવા લાગ્યા. અમારે
કાંતો પાછા રડોલ્ફેન્ડ જવું અથવાતો સીધા મુવ ઉપર જીપડવું,
એમાંથી એક ક્યાં સિવાય છૂટકો ન હતો. નહિ તો અમે બેઠેલી ડાળ
ઠાપવા જેવું કરતા હતા. કારણ કે પછી મુવથી પાછા ફરવા જેટલું
પેટ્રોલ અમારી પાસે રહે તેમ ન હતું. રોવેલેવની સવાહ લઈને
મોલોડાને તો ઉત્તર તરફ જ વિમાનને હાંક્યું. એલેક્સીવ તેની પાછળ
જ હતો. બેનારે વડે માનુરકને હુકમ આપી દીધો કે તેણે ઉત્તર
તરફ વિમાનને હાંક્યે જવું, અને મુવ પાસે પહોંચીને ચાણની
ખોળ કરવી. પાણીને ચાણું ન મળે તો નીચે જીતરીને સંદેશવ્યવ-
હાર જરાજર સાંધીને પછી ચાણે આવવા જીપડવું.

વિમાન ખીચોખીચ લાદેલું હતું. ચાણા ઉપર શિયાળો માળનાર દુકડી માટેના બધા સામાનથી તે ભર્યું હતું. એ ઉપરાંત અમારે માટેનો પણ સામાન તેમા ભર્યો હતો અમારા તંબુઓ, ખાધાખેરાકીનો સામાન, લૂગડા, વિમાનના વધારાના ભાગો એ બધાં ઉપરાંત રાષ્ટ્રજ અને પાંચસો જેટલી કારતૂસો પણ લ્યા હતી.

અમે ૮૪૦ અક્ષાંશ પાસે પહોંચ્યા ત્યારે વિમાન ૫૪૦૦ ફીટની ઊંચાઈએ તથા ૧૨૦ માઈલની ઝડપે જડી રહ્યું હતું. સૂર્ય ખૂબ તેજસ્વી પ્રકાશતો હતો. નીચે જરફના મોટા મોટા ખેતરો પથરાઈને પડ્યા હતા. તે ખેતરોની વચ્ચે મોટી મોટી ખાડીઓ ને નહેરો વહી રહી હતી ખેતરોમા મોટી ચિરાડો પણ દેખાતી હતી. ધર્મોમિટર શૂન્યની નીચે ૧૭૦ પર હતું. પણ વિમાનની ઓરડીમા પ્રમાણમા ગરમી હતી. અમે રુવાડીના લૂગડા પહેર્યા હતા, પણ ઓવરકોટ નહેતો પહેર્યો. અમે વારવાર ખેતાર વડે માનુરક સાથે સર્વેશ શરૂ કરવા મથતા હતા, પણ તેના તરફથી કોઈ જાતનો જવાબ આવતો નહોતો.

અમે ૮૬૦ અક્ષાંશને વટાવી ગયા. જાણું ધુમ્મમ સાથે જણાવા લાગ્યું. કોઈ કારણથી સમુદ્રમા જરફના દુકડાઓ ઓછા દેખાવા લાગ્યા. નહેરો અને ખાડીઓ ઘણી હતી અને તેના ઉપર પાતળો જરફ જામેલો હતો.

રીસ્ટોનેડ તો ફરેક ક્ષણે માપ લેવાનું ને લખવા મણવાનું મામ કરી રહ્યો હતો એક મિનિટે તે સૂર્યની ઊંચાઈ માપતો હોય, તો બીજી મિનિટે પવનમા અમારું વિમાન કેટલું ધકેલાય છે, તે માપતો હોય, તો ત્રીજી મિનિટે અમારા વિમાનની ઝડપ માપતો હોય તે ખૂબ ઝડપથી મામ કરતો હતો પણ કિના વગેરે બિનકુલ નહોતો થતો તે મોડું ફેરવ્યા વગર જ પાછળ ઝૂંબીને હાથ લંબાવી જૂલ વગર પોતાને જોઈ સાધન, નકશો કે

કંપાસ ઉપાડી લેતો હતો. વચ્ચે વચ્ચે મને કહેતો જાય : ‘ જરા મોલોકોવને કહો ને કે વિમાનને જરા સરખું ચલાવે, મને માપ લેવાનું કાવે.’

આ સરેશ હું જ્યારે મોલોકોવને પહોંચાડતો ત્યારે તરત જ મોલોકોવ જાણે કોઈ તરતના જન્મેલા બાળકને ઉપાડતો હોય તેટલી નાણુકતાથી વિમાન હાંકતો.

એસેક્સીવ કોઈ કારણે અમારી પાછળ પડી ગયો, અને મોઝુ-રુકે અમને મંદિર મોકલ્યો કે તે ‘૮૫૦’ અક્ષાંશ વટાવી ગયો છે, તમે વિમાનની ગતિ જરા ઝોછી કરો તો તે અમને આંખી જાય. મોલોકોવે વિમાનની ગતિ વોસ માધ્યમ ઘટાડી. એક કલાક થયો પણ માઝુરક દેખાયો નહિ. પાછળથી અમને ખજાર પડી કે માઝુરક તો અમને પણ વટાવીને આગળ નીકળી ગયો હતો. અહીં અમે તેની રાહ જોતા હવામાં ચક્રર મારતા હતાં ને બાધસાહેબ તો ક્યાંના ક્યાંય આગળ નીકળી ગયા.

અમને વિમાનમાં હરવા ફરવાની મનાઈ હતી કારણકે તેને લીધે વિમાનનું સમતોલપણું સાચવવું મુશ્કેલ થઈ પડે, અને સમતુલ્ય રાખવા માટેનાં ‘રેટીક્યુલેશન’ સતત વાપરવાં પડે. પણ વિમાનમાં બધા શું કરે છે, તે જાણવાની ઇચ્છા ખૂબ તીવ્ર હતી. કાંઈ આ ધ્રુવ ઉપર રોજ રોજ આવી શકવાનું છે ? મેં મોલોકોવની રજા માગી લીધી અને હું ફરવા નીકળી ગયો. કોઈક ચાક્રોપાક્રમો દ્વંદ્વિયા વાળીને ધસધમટા જિંધતો હતો. તો કોઈક સતત ફોટોગ્રાફ જ લીધા કરતો હતો. કોઈક વળી બેતાર-પંત્ર ઉપર ખીજા વિમાન સાથે વાતોએ લાગ્યો હતો. કોઈક એન્જિનની મોટરોની કાળજીમાં પડ્યો હતો. મોલોકોવ અને એસેક્સીવ વિમાન ચલાવતા હતા. રીટરોન્ડ દિરેક્શન કરાવી રહ્યો હતો.

આવડા મોટા રાક્ષસી મંત્રમાં ફક્ત અમે ત્રણ જ જણ હતા.

આ વિચારે મને દયાવી મૂક્યો. આ હિમ વેરાનમાં નવ જ જાણી જાડી રહ્યા છે. તેમનું આ તોતીંગ વિમાન આ ખંડની અંદર રેતીના કણ જોવડું છે! છતાં મેં જોયું કે આ વિમાનના વિમાનીઓ સ્વસ્થ રીતે અને શ્રદ્ધાપૂર્વક આગળ વધી રહ્યા હતા. અમે ૮૮° ૩૦' અક્ષાંશે આવી પહોંચ્યા નીચે અનંત હિમ પથરાઈને પડ્યો હતો, કેટલાક હિમખંડો તો મોરફા કરતાં પણ વિશાળ હતા. જરૂર સૂર્યના પ્રકાશમાં અરીમા જેમ ચળકી રહ્યો હતો, રીસ્ટસેન્ટે કેંકવાના એતાર-ચાશ્વાને રેડીઓ-હોમયંત્ર વડે ગામી કાઢવાનો પ્રયત્ન કર્યો, પણ તેમાં કશું નહિ. તેણે તે પ્રયત્ન માફી વાળ્યો અને પોતાના બીજા કામે લાગ્યો. એવેસેવ મારી પામે આવ્યો અને તેણે મને કહ્યું.

‘જરા મારી બહાર નજર કરો. કયાં નીચે વિમાન દેખાય છે?’ મેં મારી આંખોને ધક્કો મેચ્યો, પણ કયાં વિમાન ન દેખાયું. જો કે મને એમ લાગતું કે દૂર કયાં વિમાન જોવું કાળું ધાણુ દેખાય છે, પણ તે મારી ભ્રમણા હતી. કા તો તે જરૂરનો ખાક હોય કે જરૂરમાં પડી ગયેલો કૂવો હોય.

એ વખતે મવારના ૫-૫૨ નો વખત હતો.

‘આપણે અત્યારે જરાજર ધ્રુવ પર છીએ.’ રીસ્ટસેન્ટે મારી પામેથી પમાર થતાં મને કહ્યું.

ઉત્તરધ્રુવ આસપાસના પ્રદેશથી જરાય જુદો પડતો ન હતો. એ જ મોટા જરૂરના મેલનો, એ જ મોટી ચિરાડો, એવી જ જરૂરની મોટી બિઝવેની ભજમો. અમે પાંચ હજાર ફીટની ઊંચાઈએ હતા. ઠંડા ‘-૧૨૦’ હતી હું વિચાર કરતો હતો કે મારા વાચમેને હું આ ધ્રુવના બહારના દેખાવનું વર્ણન મધ્ય ભાગ કરી જમાવીશ? અમે ત્યારે જોયું કે તેમાં ખામ વર્ણન કરવા જેવું કાંઈ નથી, ત્યારે મને હજી થયું.

મોયોડેવની હાંકણી અને રીસ્ટેન્ડની દોરવણીએ અમારા વિમાનને સ્પીડના યાણના અક્ષાંશ પાસે પહોંચાડ્યું. થોડી મિનિટ બાદ મોયોડેવે વિમાનની લગામ જોડેવને આપી પોતે રીસ્ટેન્ડ પાસે પહોંચ્યા.

‘રીસ્ટેન્ડ જો જો’ તેણે દુરબીન ચઢવીને જૂમ પાડી :
‘જો જો આપણી ઊવણી દેખાય.’

અમારી ત્રણે દૂર નીચે અમે કાળું ધાણુ જોયું. રીસ્ટેન્ડે દેહલીય વારે સુધી ગંડાભરી નગરે ધાખાં તરફ જોયા કહ્યું.

‘હવે બિમાર હોવાવળ ન ચાઓ. અલગત ઊવણી આ અક્ષાંશ ઉપર હોવી જોઈએ, અમે તે રીતે પણ મને લાગે છે કે નકકી કરેલ વખત કરતાં તે વહેલી દેખાઈ છે.’

પણ ત્યાં તો શેવેલેવ રીસ્ટેન્ડની ઓરડીમાં ધૂસી આવ્યો, અને તેના ગળામાં હાથ બેરવીને તેને સુબન કરીને આનંદથી ગાજી બેઠો. ‘આ...તેં બારી કરી હો! બરાબર ઊવણી પાસે વિમાન લઈ આવ્યો ખરો!’

દરમિયાનમાં ઊવણી હવે તો નરી આંખે જોઈ શકાતી હતી. સફેદ હિમ-મેદાનની ઉપર વિમાનની આકૃતિ સ્પષ્ટ દેખાતી હતી અને નાના રિથર ટપકાંઓ જેવાં તંબૂઓ ને કોડીઓ જેવાં માણસો કરતાં સ્પષ્ટ દેખાતા હતાં. મેદાનના એક ખૂણે ‘T’ ની મોટી આકૃતિ દોરેલી દેખાતી હતી. એક જગ્યાએ ભૂંગળામાંથી નીકળતા ધુમાડા સાથે પવન રમી રહ્યો હતો. મોલોડેવ મેદાન ઉપર વિમાનને ચકકર ફેરવવા લાગ્યો, તેણે નીચે જોયું અને શંકાભરી રીતે કહ્યું :

તેઓ આપણને પવનની દિશામાં મેદાન ઉપર ઊતરવાનું સૂચવતા લાગે છે. પણ કદાચ નીચે ઊતરતી વખતે પવન આપણને જરા દૂર દબાડી જાય તો આપણું વિમાન વોડોપિવાનોવના

વિમાનની સાથે અથડાય ને તેને તુકસાન પહેંચ્યે. એના કરતાં વિમાનને મેદાનને લાંબે પટે ન ઉતારતાં પહોળે પટે ઉતારું. તેમાં આપણા વિમાનને થોડું જોખમ છે ખરું.

મોલોકોએ ખૂબ કાળજીથી વિમાનને નીચે ઉતારવા માડ્યું અને સાવ ધીમેથી ધ્રુવના હવાઈમેદાન પર વિમાનનાં પૈડાં અડચાં, વિમાન થોડુંક દોડ્યું અને એકાએક આખા વિમાને મોટા ફૂફો માર્યા. વિમાનનું જમણું ઘોંસનું એક મોટા જરફના ખડક સાથે અથડાયું. આ જરફનો ખડક અમને ફરથી દેખાયો ન હતો. શેવ-લેવ એકદમ વિમાનની ખારીએ દોડ્યો.

‘એ તો કાંઈ નથી. ઘોંસવાએ જરાક અટક્યાનું કયું. કાંઈ તુકસાન નથી થયું.’ તેણે હાશનો શ્વાસ મૂકીને કહ્યું.

થોડી જ ક્ષણમાં અમારું વિમાન અટક્યું. અમે ધ્રુવની શૂભિ પર પગ મૂક્યો.

ધરતીનું મથાળે

અમી ખરે અમે પહેંચ્યા. મેં જિતરતાં પહેલાં જ જારીમાંથી
જોયું' તો મુલાનીના જિત્તાદમાં વિમાન તરફ દોડતાં આવતાં પ્રો.
સ્મીટ, સાથે વોડોપીઆનોવ, બાલુસ્કીન, પેપેનીન વગેરે દેખાયા.
અમે બધા એક કતારમાં જિભા રહીને જિતરવાના જારણા આગળ
જિભા હતા. સૌથી આગળ મોસોડોવ હતો. તે અમારો મુખી
હતો. અને પહેલો મુખી જ હતરેને ! અમારા મિત્રો અમને
જોટવા માટે આગળ દોડ્યા. અમને તેઓએ હેતમાં ઢાળી દીધા.

' તમે પહેંચ્યા ખરા ! કેવું મજાનું ! તમે પણ સીધા
બિલકુલ જુન ખાધા વગર અહીં જિત્યાં, એ જ જતાવે છે કે
આપણી ગણતરી કેટલી આગાહ છે. જો જરાજર મુવખિંડતીરખા
ઉપરથી જ તમે પસાર થાઓ તો જ અમારો પત્તો લાગે એમ
જણું. તમારો પુઝાની આગાહ નિશાનજાજ છે. ' સ્મીટ કહ્યું.

રીસ્ટવેન્ડ તો આ છેવટા શબ્દો કાને પડ્યા ન પડ્યા ત્યા
તો દૂર ભાગીને જિભો. તેની આંખમાં શરમ અને સાથે ઝુસો
બંને હતા. આ માલુમ સૌથી વધારે કોણથી ગીતો હોય તો તે
વખાલુથી. કાલ તેના તરફ આંખણી ચીરે એટલે તે ધૂધવાઈ
છીડીને ખાતાનો જગ્યાવ કરવા તૈયાર થઈ જતો.

‘હા અમે તો કુવણિદુની ફરતા તારના યાંબના ફરતા
ચક્કર ભારીએ તેમ ચક્કર માધુ’ મોતોકાવે ધ્યુ’

અમારા હેનાજી જજમાનોની સાથે અમે આ અપૂર્વ હિમ-
નગરને જોવા લાગ્યા સ્થળનું દ્રશ્ય બન્યું હતું ! વિશાળ બરફના
મેડાન ઉપર એ વિશાળકાય વિમાનો આરામ સેતા પડ્યા હતા.
તેની પડખે રમરમી નાના નાના તળૂઓ જમીન ઉપર લપાઈને
પડ્યા હતા વિમાનમાથી ઉતારેલા સામાનના ઢગના હજુ પડ્યા હતા

પેપેનીન અમને તેના તળૂમા દમડી ગયો. ખોરાકના ડબ્બાની
બનાવેલી ખુરશીઓ અમારા માટે તૈયાર હતી આજના દરખમા
તેણે ઢાઢમાંથી બાક છુપાવેલી ખાંડની બાટની કાઢી, અને તેની
માથે બીજે વજનદાર નારતો પણ તૈયાર હતો અમારા વિમા-
નને દૂરથી જોતાવેત જ પેપેનીને પોતાનો ચેરફિનો બૂનો
ચાલુ કરીને અમારે માટે પડવાન તૈયાર રાખ્યું હતું

શીઘ્રે પણ અંદર આવી પહોંચ્યો તેણે પોતાનો એન્યુ-
મિનિયમનો ખાતો જોયો કરીને કહ્યું ‘આ આપણા સોવિયેટ
સંઘના વીરોના માનમા તેમની ઝળકતી સફળતાના માનમા’

અમે બધાએ ખાધું પીધું મોતોકાવે સામે આજાર માન્યો
તરત જ તેના સાથીદાર વિમાનીઓને માધુ હસાવીને નિશાની
કરીને તળૂનો દરવાજો ખોલ્યો ‘આપણે આપણા વિમાનને
પાછા શૂલી ગયા આનો જનહી તેના મશીનને ઢાકી દઈએ’

અમે વિમાનના એન્જિનોને ગરમ અસ્તરોથી ઢાકી દીધા
પેપેનીનની ચોકડો તો અમારી સાથે જ વિમાનમાથી બધો
નામાન એક પછી એક નીચે ઉતાર્યો ખોરાકના ડબ્બાઓ, તળૂ
માટેની નળીઓ, પચાચક્રીવળા વીજળીચરના સાધનો, બેનારના
સાધનો આ વિમાનના પટમા ગાટના બધા સામાન બધો દશે,

એની અમને અંદર બેસતી વખતે કલ્પના નહિ આવેથી. બ્યારે તેનો દગલો કયો ત્યારે કેટલાય વાર ઊંચો ગંજ ચઢી ગયો.

‘આ તે વિમાન કે બહાર!’ ટ્રોસ્કીએ વિમાન તરફ પૂર્ણ બાવે બોધને મ્હુ.

અવારના દસ ચઢી ગયા. ઊંધના બારથી આખા ઊંચી કરવી કે થાકથી હાથ હમાવવા એ હવે મુશ્કેલ હતું, પણ ખીલું વિમાનો ક્યાં ? તેમના તરફથી કાંઈ નિશાની કે સંદેશ ન હતો. સ્ટ્રોમેલિવ અને હવાનોજ તો રડિયો ઉપર કાન માડીને જ બેઠા હતા; પણ કાંઈ મંબળાતું ન હતું. આખરે એવેક્ષીવના વિમાનનો પત્તો મળ્યો. એમ બન્યું હશે કે તે ધ્રુવબિંદુ ઉપર પહોંચ્યા કે તરત જ નીચે ઊતરવાનો તેણે વિચાર કર્યો હશે, હાવધૂની ગોળમા પેટ્રોલ બાગાવું એના કરતાં અત્યારે સારી જગ્યા બોધને ઊતરવું, એ એને વ્યાજખી લાગ્યું. જાણે કે મોસ્કોના વિમાની મેદાનમાં ઉતારતો હોય તેવી મિશ્તથી તેણે પોતાના વિમાનને એક બરફના મેદાન ઉપર ઉતાર્યું. ધુગોવે ખૂબ મહેનત અને કાળજીથી સ્થળના અક્ષરો રેખાશ માખ્યા અને તરત જ સ્ટ્રોમેલિવ સાથે સંદેશવ્યવહાર શરૂ કરી દીધો, અને જણાવ્યું કે અમે બધા અહીં લાંબેરમાં છીએ, વિમાનને ઉડાડવા માટે બરફના મેદાનમાં સાફસૂકી કરીને અમે પાઠા ઊપડ્યું. ધ્રુવની વધારેમાં વધારે નજીક જો અમારામાંથી કોઈ ઊતર્યું હોય તો તે આ એવેક્ષીવ. તે ભૂમિતિ પ્રમાણેના ધ્રુવબિંદુથી રૂબરૂ ચાર જ માઇલ દૂર હતો.

અમારા સાથી વિમાનનો પત્તો લાગ્યો, એટલે અમને નિરાંત થઈ અને તરત જ ઊંધી જવાણું નકંડી ક્યું. હવામાન ખરાબ થઈ ગયું હતું. આકાશમાં વાઘાં ધેરાયા હતા, બરફનું તોફાન ચર થઈ ગયું હતું. અમે અમારા વિમાનની પાંખની ઝોયે અમારો તંબૂ નાખ્યો હતો, તેની ફરતા બરફના ગળિયા એરી રીતે છાદી દીધા હતાં કે પવન અમને ન નડે. તંબૂ આમ સાવ નાનો લાગતો

હતો. પણ અંદર પેકા ત્યારે જોયું તો ચાર જણ સહ શકે તેટલી જગ્યા તેમાં હતી. અમે રખસની ગાદીઓમાં પંપથી હરા બરીને તેને ધૂધાવીને તેના ઉપર રેન્ડીઅરના ચામડાનો જોત્જોડ પાથર્યો. અને તેના ઉપર અમે સૂવાના કાચળા રાખ્યા. પહેલાં તો અમે સાતે ૫ લૂગડે ફક્ત એક રુંવાટીના જોડા કાઢીને કાચળામાં પેકા; ત્યાં તો રમીડ તંબૂમાં ડોકાયો, અને અમને જોઈને હસીને કહે:

‘મૂર્ખાઓ, આમ તે હોય! આ કાચળા તો ધર સમજવાના છે. તમારા ગરીબની સગડીથી તેમાં ગરમી ઉત્પન્ન કરવાની છે. આ કાચળાને તમે ગરમ નહિ કરો ત્યાં સુધી તે તમને પણ ગરમી નહિ આપે. એટલે તમારે શરીર ઉપર કેવળ નીચેનાં જ કપડાં રહેવા દઈને ખીજાં કાઢી નાખવાનાં. અથવા માવ કપડાં કાઢીને સૂઓ તો વળી લધારે ગરમી મળશે. અલગત ધડીક લૂગડાં કાઢતા આકરું પડશે.’

આ બાબતમાં અમારાથી વધારે અનુભવીનું માનવું એ જ અમને ડહાપણુબધું લાગ્યું. અમે કેવળ સાવ નીચેનાં ચામડીને અડીને પહેરેલાં જ કપડાં રહેવા દઈને ટાઢમાં ધુજતાં ધુજતાં કાચળામાં પેકા. બે ત્રણ મિનિટ જરા આકરું લાગ્યું પણ થોડી જ વારમાં અંદર હંફ બરાબ. જોતજોતામાં જણે સાતમા આકાશમાં હોઠએ એવું સુખ અમે અનુભવવા લાગ્યા. આ કાચળા ખડુ ઉરામ બનાવટના હતા. તે રેન્ડીઅરના બચ્ચાનાં ચામડામાંથી બનાવેલા હતા, અને અંદર ઊનનું પડ હતું. એક ખાસ નેદા એવી રીતે બનાવવામાં આવ્યો હતો, કે તેની દોરી ખેંચીએ એટલે ખબા ને માથું પણ ઢંકાઈ જાય.

આ કાચળામાં ઊંઘ લેવી એ પણ એક મોટા લઢાવો જ હતો. આ પથારી અમને એટલી ગમી મઠ હતી કે અહીંથી પોછા ફરતી વખતે રોડફેલેન્ડમાં અમારામાંથી ધણા તો જોરડામાં સૂવા

કરતાં, તંબૂઓમાં જ સૂવાનું પમંદ કરતા. એમાં કેળ પધારી-
ને જ બોલે જશ મળે તેમ નહોતું, તંબૂની રચના પણ એવા
પ્રકારની હતી કે તેમાં ટાઢ ફરતી આંટા જ મારે. રેશમની એવડ
હીવાસોવાળી અને બધીય કોરથી માવ બીડાઈ શકે તેવી તંબૂ-
ડીઓ ખરેખર સ્વર્ગ જેવી લાગતી. એમાં ચ વળી અંદરની
બત્તીનો પ્રકાશ આ રેશમી ટ્રિવાસ ઉપર કંઈ પીરોજી રંગની
છાંટ પાડતો હતો. તેને લીધે આ તંબૂઓ કોઈ મધ્યકાલીન રાજ-
કુંવરીના મહેલના ઓરડા જેવો ભાસ કરાવતા હતા !

૨૭ મી મે-ધ્રુવ પરનો બીજો દિવસ

અમે મોરકોના સમય પમાણે પ્રભાતકાળે જાણા. ધ્રુવ ઉપર
તો રશ્માનિક સમય જેવું કંઈ હોતું જ નથી. તે સૌને ખબર છે.
ઓર્સોવ અને ગુટોવ્સ્કીએ અમારા માટે સુંદર મહાભોજન તૈયાર
કયું હતું. રેડોક્ષ્લેન્ડમાં પેપેનીને અમારા વિમાનમાં ઠાંસી કાસીને
ખાવાનો સામાન ભરાવ્યો હતો, તે માટે તે વખતે અમે તેના
પર ખીજાયા હતા; પણ અત્યારે તેને ધન્યવાદ આપ્યા વગર ચાલે
તેમ ન હતું.

એક ફક્ત રોડીની ઓટ અહીં અમને સાલતી હતી. રેડોક્ષ-
લેન્ડ હોડની વખતે અમે ફરક એરોપ્લેનમાં થોડીક પાઉરોડી
ભરી લીધી હતી, વળી ઠેક નારીયાન-મારે આગળ ધ્વાશીનાએ
વિમાનની પાંખમાં મોટા પાંચ છ પાઉંના રોટલા સંતાડી ગાખ્યા
હતા. એ રોટલા ત્યાં ઠંડીને લીધે ઠરીને ઠીંકરા જેવા ચઢ ગયા
હતા, પણ એ જ ઠંડીને લીધે જિલકુચ બગડ્યા ન હતા. રાત અહીં
અમારે તેના ટુપડા કરવા માટે કરવતનો ઉપયોગ કરવો પડ્યો
હતો. અમારા ભોજનના ટેબલ ઉપર (ટેબલ અટકે તેનો ડબ્બો,
અને તેના પરનો ઝોઝાડ એટલે એન્જિન પર દાંડવાનું ગરમ
લૂંમકું) આ પાઉરોડી મહાભોજનની શોભામાં ઓર જોદ્દે કરતી

હતી. પાડરાની પરના અમારા પ્રેમને લીધે પાચજી નિવમમા તેનો જથ્થો સફાવટ થઈ ગયો, અને પછી અમારે બિરકીટ ઉપર ચનાવડુ પડ્યું.

ભોજન કરીને પછી નિરાતે અમે મિંગારેટ પીધી તમાકુની ખોટ અમારે આ પ્રવાસમા કદી ભોગવવી પડી ન હતી જવાની મનની મિંગારેટ અમે છુટથી વાપરી શકતા આટલી નિરાત અમે આજે જ પહેલી વાર ભોગવી પણ મોતોકાવને તો નિરાત એ જ પંચાત, અને પચાતમા જ આનંદ તેણે કહ્યું ‘આસો આપણે વિમાનને બરફ અને ધૂળ ઝાટકીને સાફ કરી નાખીએ તથા કનાક સુધી અમે બધા વિમાનને સાફ કરવાના કામમા લાગી ગયા અને વિમાનને ફરી સ્વચ્છ અને ચક્રચક્તિ કરી નાખ્યું, પછી અમારા વાસણો બધા માફ કરી નાખ્યા અને બારણા ઉપર એક એક વણીતુ પાટિયું લગાવી દીધું, “ જોડા લૂઝીને અદર આવો કુવ વાસી મિવાયના કોઈને અદર આવવાની મનાઈ છે ’

અમે અમારી સાથે એક વીજળી ઉત્પન્ન કરવા માટેની પવનચક્કી આણી હતી પેપેનીનની ટોળી તરત જ તે ઊભી કરવાના કામમા લાગી ગઈ હતી કે કશ પામે જે વાયરતેમની ખેટરીઓ હતી, તે ખૂબ નજીબી હતી અને તેમા જેમ અને તેમ જલદી શક્તિ પૂરવાની જરૂર હતી પેપેનીનની ટોળી કંઈ એકની ન હતી એણે હામ્લ કરી ને આખી હાવણીમાથી એકએક માણસ તેની મદદ પહોંચી ગયો પેપેનીને ‘અમને એક કતાર કરાવો અને ‘દો બનો’ પ્રમાણે તેમાથી બે કતાર કરાવી એક કતારને બે દકામ અને બીજી કતારને પાનગ્રકામ સોપી દીધું આ પવનચક્કી ઊભી કરવાનું કામ સહેલું હતું બરફમા એક ચીજ ખેદની એ કામ તો સહેલું ગણાય પણ આ તો પયો નાખરાની વાત હતી એને માટે બરફમા કાણા પાડવાનું અમે

શરૂ થયું. જરૂરમાં જો મર હતો. ઉપરનો જરૂર વરસાદનો જના-
વેનો હતો. અને તેની નીચે મથુરનાં પાણીમાંથી જામી ગયેનો
જરૂર હતો. વરસેલો જરૂર જામેવા જરૂર કરતાં આમાન્ય રીતે
પોતો દોષ છે. પણ અહીં તો ઉપરનો વરસેલો જરૂર પણ એટલો
જ કાણુ થઈ ગયો હતો. પડેલાં અમારે આ ઉપરના જરૂરમાં
ઠેક નીચેના જામેલા જરૂર સુધીની ઊંડી ખાઈ ખોદવાની હતી.
નિકમથી આ ખાઈ ખોદીને અમે જામેલા જરૂરના પાણી સુધી
આવ્યા. એ જરૂરમાં અમે જો ઊંડાં કાણાં પાડ્યાં. અને આ એવ
કાણાંએને એક ત્રીજા આવડા કાણાંથી જોડી દીધાં. આ રીતે અમે
જરૂરની એક ધોડી તૈયાર કરી અને એની અંદર તારનાં દોરડાં
બરાબ્યાં. અને એ કાણાને પાછાં જામેલા જરૂરના કટકા અને જરૂ-
રની ધૂળથી ખૂબ ધરખીને પૂરી દીધાં. આ રીતે અમે ત્રણ તારના
દોરડાને જરૂરમાં જોડે ધરખ્યા. આ જથ્થા કામમાં અમારા પાકા
કલાક ગયા. આ પગી પવનચક્કી જામી કરતા ફક્ત પંદર જ
મિનિટ લાગી.

પવન તો સાવ ધીમો હતો, પણ પવનચક્કીની મોટરના પખા
તો તરત જ ફરવા લાગી ગયા. મોટર સાથે જ જોડેલો દીવો તરત
જ સળગ્યો, અને અમારું વીજળીધર ચાલુ થઈ ગયું. અમારા
આવનાં પહેલાં કેંકડા મોટેડું બેતાર-ધર જરૂરનાં ચોમલાં વડે
જોડું કરી દીધું હતું; અને એક ટેમન ઉપર (ટેમન જરૂરનું જ
જનાવેડું હતું) બેતાર-ચંત્ર જોડવી દીધું હતું. આ જોરડીની માથે
વિમાનજનીનું કપડું ઢાકી દીધું હતું. આ નાનકડી જોરડી ખૂબ
મજબૂત હતી. અમારું વીજળીધર શરૂ થયું કે તરત જ કેંકડે
પોતાની જોરડીની જરૂરની જીંતમાં કાણું પાડ્યું. અને પોતાના
તારનાં દોરડાને તેમાંથી કાઢીને વીજળીધર સાથે જોડી આવ્યો.
પવને આ બેતાર-ચંત્રની બેટરીઓમાં નવો પ્રાણ પૂરી દીધો.

એ દિવસ થઈ ગયા, પણ હજી માઝુરનો પત્તો ન હતો. તે ક્યાં છે, એને શું થયું છે, તેની કાંઈ ખબર નહોતી. કુવળ અમારું જ બેતાર-ધર નહિ, પણ પશ્ચિમ ધ્રુવપ્રદેશનાં તમામ બેતાર-ધરો આફ્રિકામાં પોતાનાં વીજળીક મોજાંઓ મોકલી તેની તપાસ કરી રહ્યાં હતાં. પણ બધાંય નિષ્ફળ ગયાં. અમારી ચિંતા વધવા લાગી. માઝુરક વિમાનકળામાં એકો હતો, પણ આ ધ્રુવ પ્રદેશમાં તો કાંઈ કહેવાય નહિ. તેનાં રહસ્યો અમાપ હોય છે. શેવેસેવ તો લગભગ સૂતો જ ન હતો. વિમાનમાંના બેતાર-યંત્ર ઉપર તે લગભગ બેસી રહેતો.

અમે પેપેનીનની ટાંગી માટેની છાવણીની જગ્યા બરાબર સરખી કરતા હતા, ત્યાં એકાએક અમારા કાન ઉપર એક ચીસ આવી. અમે પાછા ફરીને જોયું તો શેવેસેવ એક ગાંડા માથુસની જેમ નાચતો નાચતો અમારી તરફ આવતો હતો. અમે સમજી ગયા. માઝુરકનો પત્તો લાગ્યો હશે! અમે પણ તેના તરફ દોડ્યા. અમારી અટકળ સાચી હતી. સેલ્યુસ્કીનની ભૂશિર પરના બેતાર-યંત્રે માઝુરકના સંદેશનાં મોજા પકડી પાડ્યાં હતાં. તેનું વિમાન સલામત હતું. વિમાનીઓ પણ સલામત હતા. તેઓ કઈ જગ્યાએ છે, તે તો સૂર્ય દેખાય ત્યારે ખબર પડે તેમ હતું. અમારાં મન આ સમાચાર સાંભળીને કેટલાં હજવાં ફૂલ ખની ગયાં!

એલેક્સીવના વિમાન સાથેના અમારો સંદેશ વ્યવહાર બરાબર ચાલુ હતો. તેના બેતાર-યંત્રના સંચાલક યુકાવે અમને ખબર આપ્યા કે હજી ત્યાં હવામાન ખરાબ છે, પણ તે સુધરશે કે તરત જ તેઓ અમારી પાસે આવી પહોંચશે. દિવસ દરમિયાન પવન સાવ પડી ગયો. વાહાણો પણ કંઈક વિખેરાયાં અને ઉપજીતામાન પણ શૂન્ય ૮° ડીગ્રી નીચે હતું. એલેક્સીવે સંદેશ મોકલ્યો કે તેઓ બિપડવાની તૈયારીમાં છે. અમે આશ્ચર્યથી તેની

રાહ જોવા લાગ્યા. અમે વિમાની મેદાન ઉપર વાવટાઓનાં નિશાનો જોડી દીધાં. ઓલોવ અને બેઝીને તો અમારા સવાના કાચળા-ઓથી મોટા અગ્રેજી 'ટી' નો આકાર વિમાન ઉતારવાની જગ્યાએ કર્યો. અમને સાંજના ૪ વાગે વિમાન આવતું દેખાયું. તે અમારા રથજથી જમણી દિશામાં જાયું હતું. અમે તેને ખેતારથી ખજર આપ્યા એટલે તે તરત જ અમારી સામે વળ્યું. એવેક્ષાએ સાવચેતીપૂર્વક અમારા ઉપર ચોડાંક ચક્રો ભાપ્યાં, દરમિયાન વિમાની મેદાનને જરાજર જોઈ લીધું, અને પછી તેણે વિમાનને નીચે ઉતાર્યું. તેણે ઉતરાણ કેટલું સચોટ અને ગચ્છતરીવાળું હતું !

અમે અમારા જિરાફોને બેઝી પડ્યા. હવે છાવણીમાં રહ સોવિયેટ નાગરિકોની વસ્તી થઈ. વસ્તીમાં અસાધારણ વધારો થઈ ગયો. બે દિવસમાં ૧૩૦ ટકાનો વધારો ! મુકોવ તો નીચે જીતરતાવેંત મિત્રોની સાથે બેઝીને તરત જ જરફની સપાટો પહેરીને મેદાન જોવા નીકળી પડ્યો. પાછા ફરીને તેણે કહ્યું :

‘અમારું’ મેદાન તમારા આ મેદાન કરતાં વધારે સાડું, વધારે સપાટ હતું. ‘તેણે નમ્રતાથી ઉમેયું’. ‘પણ તમારું મેદાન વધારે ઠંડું જમીનવાળું ખરું.

તેમણે વિમાન ફક્ત ૨૩ મિનિટમાં અમારી પાસે આવી ગયું હતું. તેઓએ ૨૩ કલાક તેમના મેદાન પર ગાળ્યા હતા. તેમાંના એક પ્રવાસી વિલેન્સ્કીએ નીચેના શબ્દોમાં આ ૨૩ કલાકનું વર્ણન કર્યું છે.

‘જોવા અમે વિમાનમાંથી જહાઝ નીકળ્યા. કે અમારામાં એક વિચિત્ર પ્રકારની લાગણી ઉત્પન્ન થઈ. અમે ઉત્તરધ્રુવ ઉપર હતા. શૂંગોળમાં આ જિંદગી મહત્ત્વ અમે જે કલ્પનાથી જીભું કરેલું તે કલ્પના અહીં તૂટી ગઈ. ઉપરાંત અહીં કંઈક અપૂર્વ શાંતિ હતી. હવા પણ સાવ મૌન હતી. નહિ પક્ષીનો કિલકિલાટ

કે નહિ મનુષ્યોનો પગરવ. મનુષ્યની વાણી પણ અહીં મોન યદ્ય-
ગદ્ય હતી. જરૂર પણ આટલો કડલ્ય હતો, કે તેના પર પણ કંઈ
આશવાનો અસર થઈ ન હતી. સાત કલાકના સતત વિમાની
પંખાના ધરધરાટ પછી આ શાંતિ અમારા મન ઉપર ભારે આધાર
જેવી અસર કરતી હતી.

પણ આ સ્થિતિ લાંબો વખત ન ચાલી. તરત જ વિમા-
નમાંથી એન્જિન ઢાંકવાનાં લૂગડાં નીચે ઉતરવા લાગ્યાં. વૈજ્ઞાનિક
સાધનોમાંથી જરૂરી હતાં તે બહાર કાઢ્યાં. યોડીવારમાં તો પ્રવૃત્તિનું
ચેતન બ્યાપી ગયું.

એક્સેક્શીવ તો નીચે ઉતરીને તરત જ મેદાનના આવશેકા
ખાટ નીકળી પડ્યો હતો. તે હંમેશની માફક જ ગંભીર અને શાંત
હતો. તે આ મેદાનમાં જરૂરના ખડકોની દીવાસો સુધી ગમી
આવ્યો. પેતાના પગલાંથી જમીનને માપતો માપતો તે પાછો આવ્યો.

‘મેદાન સારું છે. આપણે આ મેદાનની ઉપર જરાય મહે-
નત વગર પાછા વિમાનને ઉપાડી શકશું.’

અમે આ મેદાન ઉપર અમારી છાવણી નાખી. અમે સાત
જથ્થા હતાઃ એક્સેક્શીવ, મોરકોબ્જી, સુકોવ, સુઓબોવ, ગિન્કીન,
રમેન્કીન અને હું. અમે જથ્થે કે રૂડોલ્ફેન્ડમાં જ ઉતર્યા હોઈએ,
તેમ અહીં નિરાંતે જામ્યા. એન્જિનને ઢાંકી દીધાં. પ્રાથમિક સળ-
ગાવીને થોડોક જરૂર આગાવ્યો, ને દાતજી પાણી કર્યાં. રાજનીશીમાં
નોંધ લખી લીધી. સુકોવે અક્ષાંશ રેખાંશનું માપ લઈને જાહેર કર્યું.

‘આપણે ધ્રુવખિંદુથી ચાર માઇલ છેદા છીએ. મુખ્ય છાવણી
આપણાથી અરધા કલાકને અંતરે છે.’

એક્સેક્શીવ કંઈ ન બોલ્યો. સુકોવે અમારી છાવણીનું સ્થાન
બેતારથી શેવેલેવને મુખ્ય છાવણીમાં જણાવ્યું પણ અત્યારે વિમાન
ઉપાડવું અશક્ય હતું. હવા વધારે જગડી હતી. સુઓબોવ વિમા-

નને દોડાવવાની જગ્યા ઉપર ક્રોધમાં બળગતો હતો.

‘કેમ શું છે?’ એલેક્સીવે પૂછ્યું.

‘ધણું જ ખરાબ.’ સુઓબોવે મારી પાસે પોતાની ખીન ઠાણવી. ‘આપણે ઊતરી’ ઊતરીને આખરે ધ્રુવથી ચાર માઈલ છેડાં ઊતર્યા, તેનો શું અર્થ? શું આપણે જરાબર ધ્રુવભિંદુ ઉપર ઊતરી શક્યા હોત એમ!’

‘હા, ત્યાં જ આપણે ધ્રુવભિંદુથી યોડાક દૂર નીકળી ગયા. વળી જરાબર ધ્રુવ ઉપર ઊતરવાની અનુકૂળતા હોત કે નહિ, તે મ કાને ખબર છે! વૈજ્ઞાનિક દષ્ટિએ કે ભૌગોલિક દષ્ટિએ ચાર માઈલ તે કંઈ બહુ મોટો ફેર નાગણ્ય, કદાચ એમ પણ હોય કે આપણે ઊતર્યા હોઈએ જરાબર ધ્રુવભિંદુ પર પણ પછી બરફ ખસતો ખસતો ચાર માઈલ દૂર ચાલ્યો ગયો હોય.’ એલેક્સીવે આ પ્રમાણે હસનાં હસતાં પોતાના મિત્રને આશ્વાસન આપ્યું.

‘તમને લાગે છે કે આપણે ચાર માઈલ ખસી ગયા હશું?’ સુઓબોવે પૂછ્યું.

એલેક્સીવે આશ્ચર્ય જોઈ ગયો. ‘ત્રણ કલાકમાં ચાર માઈલ બરફ હો નહિ’ તેણે કહ્યું.

‘કદાચ હોય.’

કલાકો એક પછી એક મિનિટની ગણતરી પસાર થવા લાગ્યા. વારાફરતી સૌ જાંબવા લાગ્યા. પ્રાથમિક એકલો સતત ગાજતો હતો. વિમાનની ધાતુની દીવાલોની બહાર પવન ગાજતો હતો. પણ કુકોવ સૂતો નહિ. તેના ખેતાર-ચંત્રમાં કાંઈક વાંધો પડ્યો હતો. હાથમાં વોલ્ટમિટર લઈને તે આ ચંત્રની આંટીઘૂરીવાળા એકએક અંગની પરીક્ષા કરી રહ્યો હતો. તેના વાલ્વ, સરકિટ, અને ખીજાં બધાને વારાફરતી તેણે ચાર કલાક સુધી તપાસ્યાં. આટલી ઠંડીમાં

પણ એના વિશાળ કપાળ ઉપર પરમેવાના ટીપાં બાઝી ગયાં. એવેક્ષીવ પણ બગીને તેની મહત્તમાં લાગ્યો. એક આ નાનકડા યંત્રની મદદ વગર અમે વરસોના વરગ સુધી અમારી મુખ્ય છાવણીની તપામ કરીએ તોપણ તેનો પત્તો લાગે તેમ ન હતું.

‘ મળી ગયું, હાથ ’ આખરે યુકોવે પોતાના યંત્રની ભૂમ પકડી પાડી.

તે હત્યો, બૂલને પકડ્યા પછી તેને સુધારતા શું વાર !

૧૫ કલાક પસાર થઈ ગયા. અમારા બે ય યાત્રિકો પૂરા બાર કલાકથી ઊંઘતા હતા. તેમને ઊંઘાથી જગાડવાનું પાપ કરીને તેમને ખવરાવવું એ અમને ઠીક ન જણાયું એટલે અમે તેમના વગર જમી લીધું. એ ઊંઘતા માથીઓ માટે ખાવાનું ગરમ રહે એટલે તપેલીઓ ફરતા ગરમ ફંવાટીનાં કપડા વીંટી દીધા. એક કલાક પછી તેઓ જાગ્યા અને જમ્યા.

બરફનું તોફાન શાંત થવા લાગ્યું. પવને વાદળાંઓને વીખેરી નાખ્યા, અને ધ્રુવસરને પણ ભગાડ્યું. સૂર્ય અમારા મેદાન ઉપર પ્રકાશવા લાગ્યો. યુકોવે મુખ્ય છાવણીને ખબર આપ્યા કે બે કલાકમાં એન્જિનો ગરમ થઈ જશે ને અમે જિપડીશું. બરાબર બે કલાકે યુકોવે બેનારથી ખબર આપ્યા ‘ અમને સ્થળ ચીંધો અમે જિપડીએ છીએ.’

વિમાન સહેવાઈથી હતું તો ખરું. પણ તેને ઉપાડવું એ કામ સહેલું નહોતું. થોટલ પૂરું ખોલ્યા પછી બરફના ઊંચાનીચા ઢોરા ઉપર વિમાન દોડવા લાગ્યું. ઝડપ બતાવતી સોયે ૩૫, ૪૫, ૫૫ માઇલની ક્વાકની ઝડપ બતાવી, પણ તે ઝડપ પૂરતી ન હતી. વિમાન જમીન પરથી જિંચું ચાલે તે પહેલાં તેની ઝડપ ઓછામાં ઓછી ક્વાકના ૬૦ માઇલનાં થવી જોઈએ એમને બંધ કરી દીધો ખરો. પણ તે ઘણું મોડું હતું અમને હતું કે

બરફના ખડકો દૂર હશે. પણ ખડું જોનાં અમે જરાગર તેની મળે
મટકાવા જેટલા નજીક આવી ગયા હતા. વિમાને એક મોટા
ફફેદા માર્ગો ને બરફનો એક ઊંચો ઢોરો ટપી ગયું ને આખું
વિમાન તેના રજ ટવના વચ્ચનની સાથે જન્મ પર પડ્યાયું. પણ
હજી વિમાનની ગતિનું જોર જંધ થયું નહોતું. અને વિમાને
વળી એવા જ એ ફફેદા માર્ગો. અમને થયું કે વિમાનનાં બાંગીને
ભુક્ષા થઇ ગયા. વિમાનમાં બધું બડાબડ જખડી રહ્યું હતું.
પ્રાઇમમો, ડોસો, ડબ્બાઓ અને બીજાં સાધનો. અમને હતું
કે વિમાનની નીચેની ગાડીં છૂટી પડી ગઇ છે અને ઉપરનું બોક્ષું
આકું ઢળી ગયું છે. પણ વિમાન અટક્યું ત્યારે અમે બહાર આવીને
જોયું તો બધું સવામત હતું. એવેક્ષીવે આ પ્રમાણે બે વાર
વિમાનને ઊપડવાનો પ્રયત્ન કર્યો, પણ વિમાનને ઠોડવાની જગ્યા
ખૂબ નાની હતી. એટલે વિમાનને ઊંચા લેવા જેટલી ઝડપ
મેળવવી એ મુશ્કેલ હતું.

અમે પાઠા ત્રિકમ વાવડા લાંબે નીચળી પડ્યા. અને ખૂબ
ખીજમા ને ખીજમા બરફને ઉમરડી ઉમરડાને આગે કરી નાખવા
લાગ્યા. મુમોબોવે એક લાકડાનું પાટિયું ફાડીને તેમાથી સળીઓ
તૈયાર કરીને અને મેં એક મોટું કમકું ફાડીને તેમાથી ૮ વાવડા
બનાવ્યા. અમે તેને ૬૦ થી ૮૦ ફૂટની પડોળાઇએ છેડા છેડા
ખોડ્યા. ૭ મા અને ૮ મા વાવડાની વચ્ચે જો વિમાન ઊંચું ન
થડે તો એવેક્ષીવે ગેસનું જોડાણ કાપી નાખવું એમ નક્કી કર્યું.
આઠમા વાવડા પડી મોટા ખાડા હતા. ,

વિમાન પાછું પટમા આવ્યું. પાંખોને લીધે અમે આગળ
નાગર કરી શકતા ન હતા. મે વાવડા ગણવા માડ્યા એક, બે
ત્રણ, ચાર, પાંચ છ, વિમાને ગતિ પકડી. સાતમો વાવડો. હવે
તેણે ઓટલ બંધ કરવું જોઇએ. એવેક્ષીવ જણી ગયો હતો? પણ

અમે આદમો વાવટો ટપી ગયા ત્યાં તો વિમાન જમીનથી જાંચે ચડી ચૂક્યું હતું. એવેક્ષીવને લાગ્યું કે ૩૦, ૪૦ ફૂટ સુધીમાં આગળ જવાથી વિમાન ઓટલ બંધ કર્યા સિવાય ઉપર ચડશે. એટલે તેણે તે જોખમ ખેડ્યું. ૨૩ મિનિટ પછી અમે અહીં પહોંચ્યા.'

પેપેનીને અમારી આ ક્યામાં ભંગ પાડ્યો, તેણે એવેક્ષીવ આગળ આવીને ખાતરી કરી લીધી કે બધો મામાન તે લેતો આવ્યો છે. આ પછી તે સામાન ઉતારવા પહોંચી ગયો. છાવણીની સંપત્તિ કપાટાબંધ વધતી જતી હતી. તેણે, ખોરાક ને બીજાં સાધનોના ઢગલે ઢગલા મેળન ઉપર ખડકાવા લાગ્યા. પેપેનીન હાથમાં કાગળ પેન્સિલ લઈને બધાની નોંધ કરતો હતો, અને મૂળ યાદી સાથે મેળવતો જતો હતો.

જરા પછુ ઢીવ કર્યા પગર અહીંની વસનાર હુકડી પોતાના તંબૂઓ ઊભા કરવામાં લાગી ગઈ. તેમણે એલ્યુમિનિયમની નળીઓને રફથી જોડી, તેની સાથે રેશમી લૂગડું સાંધ્યું, અને નીચે પ્લાઈવુડના લાકડાની ફરશબંધ કરી લીધી.

આખા દિવસના સતત પરિશ્રમ પછી અમે બધા સૂઈ ગયા. આખી છાવણીમાં સંપૂર્ણ શાંતિ હવાયેલી હતી. મખ્ખરાત્રિનો સૂર્ય આ વિશાળ મેળન ઉપર એકમરજો પ્રકાશ રેલી રહ્યો હતો, અરફ જગદાર મારતો હતો, અને જાણે કે દેર દેર આગ લાગી હોય તેવો ભામ ચતો હતો. આવે વખતે પણ બેતાર-વત્રને અને તેના યાત્રિકોને નિરાત નહોતી. માનુષ્યની ગ્રાધમા તે દશે દિશામાં આયડાના હતા.

૨૮ મી મે-૩ જો દિવસ

કાળતુ અમારું જ્ઞાન અમે લગભગ ગુમાવી બેઠા હતા. ચોવીસે કલાક અજવાળું ગ્રેહ્યું હતું. સૂર્ય બધો વખત ક્ષિતિજથી

સરખી જ જિંથાઈએ તોળાઈ રહી હતો. ત્યાં નહોતી પૂર્વ દિશા કે પશ્ચિમ કે નહોતી ઉત્તર દિશા. બધી બાજુ દક્ષિણ દિશા જ હતી. અમે જાગતા ત્યારે ઘણી વાર એમ થતું કે આ તે સવારના ચાર વાગ્યા હશે કે સાંજના ! અમારા પશ્વનો નિકાસ ફિયોડો-રૌવનું ૨૪ કલાકનો સમય જતાવતું ઘડિયાળ આપી શકતું. તેને આધારે જ અમે અમારો સમય નક્કી કરતા.

આજે આહીં રહેનારી ટુકડીએ પોતાનો તંબૂ જામે કરવાનું કામ પૂરું કર્યું. અમે એ તંબૂનું નામ ‘સરકારી મકાન’ પાડ્યું. અમારા તંબૂની સરખામણીએ એ તંબૂ મોટા મહેલ જેવો ગણાય. વિશાળ, ખૂબ સગવડભર્યો અને દેખાવમાં પણ ખૂબ સુંદર. તે તંબૂમાં, ખરા ખાટલા, ટેબલ ને ખુરસીઓ હતાં. ઢીલાસ ઉપર રહેલીનની છબી પણ લટકતી હતી. નીચે ફ્લોર ઉપર રબ્બરની સાદીઓ તથા રેંડીઅરના ચામડાનો ત્રેવડો થર હતો. ઉપર સિલિંગમાંથી વીજળીનો હીલો લટકતો હતો. તેમણે નક્કી કર્યું હતું કે રહેતું હોય તો પછી સુપરેલી ઢાળી જ, એટલે તેમણે તંબૂની પડખે બરફનું એક રસોડું પણ તૈયાર કર્યું હતું.

‘સરકારી બંગલો’ મેદાનની બરાબર મધ્યમાં હતો, અને બીજા બાર મકાનો તેની ફરતાં છૂટાં છૂટાં જિભાં કરવામાં આવ્યાં હતાં. પહેલા તંબૂમાં સ્પીડ અને બીજા ત્રણ : વોડોપીયાનોવ, સ્પીરીન અને બાણુશ્કીન રહેતા હતા. બીજામાં એવેદાવ, મોરકો-વ્સ્કી, વિચેન્સ્કી અને ટ્રાઇનોવસ્કી હતા. સામાન અને કારખાનાનાં તંબૂઓ કેંદ્રના બેનાર-ધરની ફરતાં જિભાં કરવામાં આવ્યા હતા. આ બેનાર-ધર બરફનું બનાવવામાં આવ્યું હતું. બીજા તંબૂઓ વિમાનોની પાંખો નીચે જિભાં કરવામાં આવ્યા હતાં. મોનોડાને પહેલા પોતાનો તંબૂ સ્પીડની પડખે જિભો કર્યો હતો. પણ પછી રાજ જે વાર આખું મેદાન વીંધીને પોતાના વિમાનમાં જમવા

આવતુ બહુ આકરુ પણ (દરેક વિમાનવાળાએ પોત તુ રમોકુ પોતાના વિમાનમા જ રાખ્યુ હતુ) એટલે તેણે પોતાના વિમાનની પાખમા રાખેન તબૂને તેમાથી કાઢ્યો, અને વિમાનમા પેમવાના બારણા પામે પોતાનો તબૂ નાખ્યો હુ અને રીસ્ટનેન્ડ પશુ પછી એ તબૂમા બાપા

દિવસ દરમિયાન પવન જોરથી નીકળ્યો અને બરફનુ તોફાન શરૂ થયુ, અમે બધા પોતપોતાના જ વિમાનમા ભરાઈ ગયા અને ત્યા અમે અમારા મડોની સહાયો બરી ત્યા પ્રવાસ દરમિયાનના અનુભવોની આપને યદ

દરેક વિમાનમા પુસ્તકો માટેની મારામારી હતી અમારી સાથે પુસ્તકો સાવ યોગ્ય હતા રૂડોલ્ફનેન્ડમા અમે પેપેનીનના સામાન મિત્રાય તો લગભગ બધો સામાન નિર્ધયપણે બહાર નાખી દીધો હતો મોનોકોવે તેને મોરઝાની એક શાળાના વિદ્યાર્થીઓ તરફથી બેઠ મગેની ચોપડી ક્યાકથી બોળી કાઢી તરત જ હમે વાગેની કતાર તૈયાર થઇ ગઇ મોનોકોવ બીજી ભથ તે પછીના વાયવાના વારા ગોઠવઇ ગયા હજુ મોનોકોવની આખ બધ થઇ ત્યા તો બેઠીન ચોપડી જૂટવીને પોતાના તબૂમા ચાલે ગયો

ગઇ માને સાન્ને સ્પીરીને અમારી હાવણીની બૌગોવિન્સ તપાસ કરી અમે ૮૯° ૧૪ ઉત્તર અક્ષાંશ ઉપર અને ૪૦° પશ્ચિમ રેખાંશ ઉપર હતા વિમાનો હજુ ધ્રુવની ખીજ બાજુ હતા-ખીજ ગોલાધર્મી દક્ષિણ તરફ ખસતા ખસતા અમે મિદ્ધાનની દૃષ્ટિએ ડેન્માર્કની હદમા પ્રવેશ મ્તા હતા પણ આ વર્ણન ખડુ જોતા સાચુ નથી કેવળ આ હજુ બેટો અને સૂકી જમીન જ ડેન્માર્કના હદમા ગણાય જમીનથી દન માઇન સુધીના પાણીની ગતિગતો સમન્ત એ કાંઈ એક દેશની હદમા ન મણી સકાય તે પાણી આંતરરાષ્ટ્રીય કાયદાની દૃષ્ટિએ મિન-હદી ગણાય પણ બરફ એ

પાણી નથી. અને હવે કાચઘણાઓએ પોતાના કાચઘણું સર્વજ્ઞાન એ વાત નક્કી કરવામાં રોકી રાખી છે કે જરૂરને જમીન ગણવી કે અમુક ગણવી.

એક અંગ્રેજ અખબારે પ્રો. સ્મીટને આ પ્રશ્ન વાચરતેમથી પૂછ્યો હતો. ઉત્તરમુવ ક્યા ફેરાના તાજામાં ગણાય? આ પ્રશ્ન ઉપર અમારા તબીબોમાં ખૂબ લાખી ચર્ચા થઈ અને સ્મીટે હમતા હમતા આ ચર્ચાને આ પ્રમાણે મંદેલી અનન્ત સ્મીટને આ નિર્ણય બેતારથી બદલ મોકલવામાં આ-ચો ન હતો.

‘અંગ્રેજો કહે છે કે જે પ્રજા પાસે વધારેમાં વધારે તૌકા-ખળ દોષ તેના કબજામાં અમુક ગણાય આપણે એમ કહી શકીએ કે જે પ્રજા પાસે વધારેમાં વધારે હવાઈ તાગત હોય, તેના કબજામાં ઉત્તરમુવ છે.’

મેની રહેતી—ધ્રુવ પર ચોથો દિવસ

અમે હવે અહીં જમી ગયા હતા. અને ધ્રુવ પગના જીવનથી ટેવાઈ ગયા હતા. અમે અમારી દિનચર્યા ધડા લીધી, અને દરેક મુસાફર પોતાની રીતે ટેવો ધડવા લાગ્યો.

‘માણસ ટેવો જલદી પરિસ્થિતિથી અનુકૂળ થઈ જાય છે’ વોડોપિયાનોવ બોલ્યો ‘એમ લાગે છે કે જાણે આપણે અહીં યુગયુગથી રહીએ છીએ.’

દરેક જણ પોતપોતાના મનમાં પડેલાયેલા હતા પેપેનીનની ટાળી પોતાની હાથગૂંથીમાં આપણો વખત કંઈ ને કંઈ સુધારા ક્યા જ કરતી હતી અને માથે સાથે બૌદ્ધિક અવરોધનો તો માનુ જ હતા. યાત્રિકો તો એન્જિનની અંદર તેમણી કંઈક ને કંઈક ખામી કાઢીને તેને સમું કર્યા જ કરતા હતા. સુકાનીઓએ પોતાની રાજનીતીને જરાજર સંપૂર્ણ નમૂનારૂપ બનાવી સ્મીટ જરૂરના પતાવનો ગણિતની દૃષ્ટિએ અભ્યાસ કરતો હતો.

મવારના નાસ્તા વખતે અમારા પેટમાં જાણે જૂળની આગ લાગતી. અમારા આહારનું પ્રમાણ એટલું વધી ગયું હતું કે મોલો-કોવ મરફરીમાં ખરાબ રસોઇ કરવાની મનાહ આપતો હતો. પેપેનીને પોતાની ભોજનસામગ્રીના ભંડારને ત્રણ વિભાગમાં વહેંચી નાખ્યો હતો. કદાચ એકાદ કોઠા નીચેના બરફમાં ગાળકું પડે તે કોઠાર ગાયબ થઇ જાય તો બીજા બે કામમાં આવે.

રોશ્યુમ્બીનમાંથી ડીમ્મને માત્રુરકની ભૌગોલિક સ્થિતિ જણાવી. હજુ અમે માત્રુરકની આથે સીંત્ર મદિરાબ્ધવહાર બેડો શક્યા ન હતા. અમારા નાયકોએ નક્કી કર્યું કે તેની તપાસ માટે એક વિમાન મોકલવું મોલોકોવ તરત જ તે માટે તૈયાર થઇ ગયો. તેઓએ બધી વિગતો ઘડી નાખી, શેવેવેવ, મોસ્કોવ્સ્કી, અને મિનકીન તથા હુ સાથે જવાના હતા. આખા મંડળમાં આ બધાની નજર ખૂબ દૂર સુધી જઈ શકતી હતી.

આથે તબૂ, સ્કરાના કાથળા, રાહરલો તથા કારતુસો લેવાનું પણ ન જૂવવાનો સમીકરનો આમંત્ર હતો.

પેપેનીનના કારેવા ખોરાકમાંથી પણ થોડોક અમે સાથે લઇ સીધો એન્જિનના લામ્બુ, બરફના ભેડા, એન્જિન મરમ રાખવાના દીવા, બરફગાડી, બરફની મપાટો, એનું ખંડુ ૫ અમે લઇ લીધું. બીરીને રીગલેન્ડને માત્રુરકની ઉંડની ભૌગોલિક સ્થિતિ જણાવી. ૮૯°૩૦' અદાશ. ૧૯૫૦ પશ્ચિમ રજાસ.

અમે ઝડપથી અમારા વિમાનને જવાડ્યું. અને વિમાન ભેતભેતામાં આકાશમાં ચડ્યું રીગલેન્ડ દિશાદર્શન કરાવતો હતો. અને મોલોકોવ વિમાન હાકતો હતો. જાકીના અમે બધા ૫ વિમાનની જુગી જુગી જારીમાંથી દૂરથી આખે ચડાવીને તૈયાર બેઠા હતા બરફનો મગગર આખને અમલ હતો, અને અમારી આખમાં જાણે તેનીની રમ ગોડ વોલ, એનું કુંજા હતું. દૂરથીન-

માંથી અમને જુદી જુદી જગ્યાએ કંઈક હોય, તેવો વહેમ થતો હતો. ક્યાંક કાળાં ધાત્રાં નજરે પડતાં હતાં. શેવેલેવ એક પછી એક જાણુ પાસે આવીને આભારું અવલોકન તપાસતો હતો, અને અમારી 'એ દેખાવ' એવી જૂઠ્ઠાને તરત જ ભોંડી પાડી દેતો હતો. અમારી નીચે અનંતપણે વિસ્તરેલાં ખરેખરાં મેદાનો પર વચ્ચે વચ્ચે ચીરાડોનાં ચોકડીઓ પડેલી હતી. ધીરે ધીરે મેદાનો નાનાં થતાં જતાં હતાં, અને ચીરાડો પડેણી થતી જતી હતી. આટલા થોડા ગાળામાં પણ પ્રદેશમાં આટલો બધો ફેરફાર આશ્ચર્યજનક હતો. અમારી ડાબી બાજુએ ધુમ્મસની દીવાલ જમી હતી. સૂર્ય વાલ્ગામાં દંકાઇ ગયો, અને સુકાનીઓને હોકાયંત્રને જ ને તેમના ગાઇરોરકોષ ઉપર આધાર રાખવો પડ્યો.

સગમગ ૬૦ માઈલની સાર રૂપાં પછી મોલોકોવે વિમાનને જમણી બાજુ વાળ્યું. એ કે રીસ્ટલેન્ડે વહાણને જરાબર દિશા બતાવી હતી, પણ વિમાનનું ક્યાંય નિશાન પણ દેખાતું ન હતું. સ્ટ્રોમિયોવ જરાબર મુખ્ય છાવણી તથા ડિકસનની સાથે અખંડ સંદેશવ્યવહારે થાણુ રાખી રહ્યો હતો. એ ઉપરાંત હુનિયા આખીના બેતાર-ધરોને સાંભળવા માટે યંત્ર પ્રુદ્યું રાખીને બેગ હતો. થોડા વખત પછી મોલોકોવે પાછું વિમાનને વાળીને મુખ્ય છાવણી તરફ હંકાયું. આ રીતે અમારો માર્ગ ત્રિકોણાકાર થયો. માત્રુશ્કને આ ત્રિકોણની વચમાં પકડી પાડવાની કક્ષના હતી તો પણ એ ત્રિકોણ માર્ગની પટ્ટી ઉપર કે તેની જુલજુલીની બાજુમાં ક્યાંય તેનો પત્તો ન હતો. એનો અર્થ એ કે ભૌગોલિક સ્થિતિનો અમને મળેલો ખ્યાલ ખોટી રીતે મધામેલો હતો. મોલોકોવે માન્યું હતું કે એ વિમાન અમારી ડાબી બાજુએ ધુમ્મસની આડમાં કોઈક જગ્યાએ હોવું જોઈએ. પણ અત્યારે એ બાજુ જઈને તપાસ કરવી એ નકામું હતું.

લગભગ ૨૦ માઇલના અંતરેથી અમારી છાવણી નજરે પડી. અને જોતજોતામાં અમે એ છાવણી ઉપર ઊડવા લાગ્યા. મોસો-કાવ નીચે ઊતરવા માટેની જગ્યા શોધતો હતો, અને સ્ટ્રોમોલિવ પોતાના ખેતાર-યંત્રનું ઝેરિયલ વીંટી લેતો હતો, ત્યાં તો ખેતાર યંત્રમાં સંદેશ આવ્યા ‘હલ્લો, હલ્લો આર. કે (માનુશ્કના સંકેત) ખોલે છે. ૬૨૫ મિટર ઉપરથી બોલું છું. જીયું જરાબર છે: આર. એમ. (મોસોકાવનો સંકેત) જરાબર સાંભળી શકું છું. સાંજના ૮ વાગે ખીજો સંદેશ મોકલીશ.’

નક્કી કરેલા સમય પહેલાં પા કલાક પહેલાં જઈને સ્ટ્રોમોલિવ યંત્ર ઉપર ખેસી ગયો. ધવાનોવ મુખ્ય વિમાનમાં ખેતાર-યંત્ર ઉપર યુકોવ, એન. ૧૭૨ વિમાનમાં અને કેંકલ પોતાના ખેતાર-ધરમાં માનુશ્કના સંદેશ સાંભળવા યંત્રનો કાન ખુલ્લો મૂકીને ખેસી ગયા.

જરાબર ૮ ને ટકારે સ્ટ્રોમોલિવ ગઈ જાયો ‘આવે છે, આવે છે, હોશિયાર.’

શેવેલેવ વીજળાવેગે સીડી ઉપર ચડી અંદર આવ્યો. ‘જ્યાં ય સાંભળવા ખેસી ગયા છે.’ એટલું બોલીને ચાલી ગયો.

માનુશ્કના વિમાનમાંથી શેલ્યુસ્કીન બૂશિર પરના ખેતાર ઉપર સંદેશ જતો હતો:

‘મોસોકાવના વિમાનમાંથી ટેલિફોનથી સંદેશ મળ્યો છે. સાંભળવાની શક્તિ ઘણી ઝાણી છે. કારણકે ખેટરી સાવ નજીક છે. સમય જરાબર ધ્યાનમાં લેજો. સવારના ૧૦-૩૦ તથા રાતના ૧૦ વાગે સંદેશ મોકલશું. તમારો સંદેશ ૧૧ વાગે રાતે મોકલજો. ફક્ત દસ જ મિનિટ. અહીં જીયું જરાબર છે. તળિયત મજબૂત. જ્યાં ખુશનિબજમાં છે. આપણા નેતાની સચવાની રાહ જોઈએ છીએ. આર કે.’

હાથ ! સારું થયું. એનો અર્થ એ કે અમારા બેતાર-ટેલિફોન સંદેશ પણ તેમને મળ્યો છે. રટ્ટોમેલિવે 'હવે પોતાનું ટ્રાન્સમિટર આણું ક્યું' અને નિરાતે પોતાની ખુરશીમાં બેઠો, તે માઇક્રોફોન લઇને બોલાવા લાગ્યો.

'માહુરકના વિમાનને બોલાવું છું. માહુરકના વિમાનને બોલાવું છું. મોશોકોવનું વિમાન બોલે છે. જ્યાં વિમાનો હવે મુખ્ય ડાવણીમાં છે. ડાવણીમાં બધું આક્રમેય; તમારા વિમાની મેદાનમાં ખબર આપો. તમારી બૌગોલિક સ્થિતિ જણાવો. તમે ક્યારે ઊપડવા ધારો છો ? હવે હું સાંભળવા માટે કળ ફેરવું છું. હું સાંભળું છું. હું સાંભળું છું.'

તરત માહુરકના વિમાનમાંથી સંદેશ આવ્યો 'તમારું સાંભળ્યું. અહીં બધું ખરાબર. થોડા વખતમાં ઊપડવા માટે મેદાન તૈયાર થઇ જશે. હવા સુધરતા જ વહેલી તકે અમે તમને મળશું. મહેન્ગાની કરી ખરાબર બૌગોલિક સ્થિતિ જણાવો.'

અરધા કલાક સુધી અમારા બેતાર-યાંત્રિકોએ આ કાનકર્પા ક્યું. પહેલાં તેમણે આવી પરિસ્થિતિમાં સામાન્ય રીતે કરવામાં આવે છે તે પ્રમાણે ગિનતીને બેતારથી રવાના કરી: એક, બે, ત્રણ, ચાર, પાંચ, છ, સાત, આઠ, નવ, દસ...પછી તે માહુરકના વિમાનને જરાક જુદા અવાજમાં બેસાડવા લાગ્યા. એ અવાજ જરાક અનિયમિત હતો. પણ તેમાં શ્રમ આછો પડે. માઇક્રોફોન ઉપર ખરાબર નજીક ઝૂકીને ધ્વનિનો અવાજ લાગ્યો.

આર કે, આર કે, અહીં આર-વી. બોલે છે. (આર-વી. એટલે વોડોપીલાવાનું વિમાન) તમારી દિશા મેળવી લો. મેળવી લો. મેળવી લો.'

આ પછી બધા બેતાર-ચાલકોએ તેમને જે વાદ આવ્યા તે ગાયનો મોટેથી ગાવાના શરૂ કર્યા. ૬૦ માધ્ય દૂરથી સામેનો

માણુરકનો બેતાર-સાચી એકકુરાનોવ તો હાસ્યની મજાના કરી રહ્યો હતો, જ્યારે તેને પડખે બેઠેલો બેતારથી દિશાની શોધ કરનાર વૈજ્ઞાનિક તો એકાગ્રતાથી પોતાનું દિશા શોધવાનું કામ કરી રહ્યો હતો. એ આ સંગીતના મધ્યી અવિષ્ક હતો. તેને આ સંગીત નડતું હતું, પણ ધ્યરમા ચતા વીજળિક તોફાનો તેને કનડતાં હતા.

મેની ઝગમી-૫ મો દિવસ

આજનો દિવસ અપૂર્વ હતો. આકાશમાં ઉગાડ હતો. હવામાં દર દર હતી. સૂર્યના તાપમા ઉષ્ણતામાન ૦૦ શૂન્ય સુધી પહોંચી ગયું હતું. અને ઊવણીની અદર ૭૦ સુધી હતું. ઊવણીમાં બધા નહાવાધોવા ને હળમત કરવા મડી પડ્યા હતા. કેટલાક બરફને પ્રાધમ્ય ઉપર પાણીમાં ઝોળાળીને તેનાથી શરીર ધોતા હતા. અને કેટલાક કેવળ બરફથી જ સાફસૂરી કરતા હતા. કેટલાક ખુબા અભાથી અને કેટલાક સલામત અભાથી હળમત કરતા હતા. મોલોકોવે જાહેર કચું કે ફાદી ક્યાં વગરના કોઈ પણ માણસને તે પોતાના વિમાન પર પગ મૂકવા નહિ દે. તે એક સ્મીટ્ટને આપવાડ તરીકે સ્વીકારવા તૈયાર હતો.

‘સ્મીટ્ટ ફાદીથી જ દુનિયા આખીમાં ઝોળાળાય છે.’ મોલોકોવે તેનો ખુલાસો કર્યો.

સવારમાં માણુરકે પોતાના વિમાનની બોમોલિક સ્થિતિની ફરી વિગત જણાવી. આ વખતે ગયા વખતની ગણતરી કરતા ૩૦ માઇનનો ફેર પડ્યો. હજુ અમે તેના વિમાન સાથે નિયમિત સંદેશવ્યવહાર રચાવી રાખ્યા ન હતા. તે વિમાનના બેતાર-યંત્રમાં હજુ એ કંઈક ખામી હતી. અને તેમની સાથે કોઈ બેતાર-યંત્રનો પ્રવીણ માણુસ ન હતો. માણુરકને ડર હતો કે તે વિમાનના બધા સામાનને ઊંચકીને વિમાન ઉપાડી નહિ શકે.

એટલે રમીડરે નકકી ક્યું કે અહીંથી એક વિમાનને તેનો બાર વહેંચી લેવા માટે મોકલવું અને તૈયાર થઈ ગયા, પણ હવા ખૂબ જ ખરાબ થઈ ગઈ, અને ઊપડવું અશક્ય થઈ પડ્યું.

તે દિવસે એકાએક અને એક પક્ષીનો કનરવ સાંભળ્યો. તે પક્ષી ધ્રુવપ્રદેશની ચાલી હતું. અને તેને શોધવા માટે ખૂબ મહેનત કરી સગમમ આખો ધ્રુવપ્રદેશ ખોળી વળ્યા પણ તેનો પતો ન લાગ્યો. પછી તો અનંત ચર્ચા શરૂ થઈ અત્યાર સુધી એમ જ નમ્કી થયેલું હતું કે ધ્રુવ ઉપર શ્વસ્ટિ હોતી જ નથી. શિશીવિ એમ અનુમાન ક્યું કે એ પક્ષી આપણા વિમાનની પાખમા ક્યાંક છાતુમાતુ ભગાઈને આપણી સાથે આવ્યું હશે પણ બીજાઓએ એ અનુમાનમાં શકા ઉઠાવી.

‘એન્જિનના બચકર ધરધરાટોમાં આવું નાનું પક્ષી શું જ ન શકે’ એવેક્ષીવે ક્યું ‘ના, ના, તારી વાત મને બિતરે તેમ નથી આ પક્ષી અહીંનું જ રહેવાસી છે હું હવે તો કોઈ પણ અશક્ય વાત માનવા માટે તૈયાર છું આ ખરફની પાછળ બોક્કતા ચિત્રપટની રંગભૂમિ છે, એમ કોઈ મહે તો ય હું તો માનું’

ગુસ્તોજ્જ્વી અને ઓતોવ ખરફમાં એક જગ્યાએ ચિરાડ હતી ત્યાં સુધી ફરવા માટે ગયા પાછા આવીને તેમણે તે ચિરાડનાં એવા બારોમાર વખાણ કર્યા કે ત્યાં જવા માટે આખી એક મોટી ટોળા તૈયાર થઈ ત્યાં નિરાશ થવા વગર ખીલુ કાઢી ન હતું તે ચિરાડ નાનકડી નહીં જેવી જ લાગે અહરે પડીને નહાવાય એવું પણ ન હતું તેમ અહર બિતરવા માટેનો આરો પણ ન હતો.

તે દિવસે સાન્ને સ્કોમિનોવ માનુશકના વિમાનનો સંદેશ સાંભળતો હતો, ત્યાં એકાએક તેણે શોધી કાઢ્યું કે મોસ્કોમાંથી અમારા જ માટે ખાસ સંગીતનો કાર્યક્રમ ચાલી રહ્યો હતો અને બધા ય એકદમ ત્યાં આવીને કાને જૂગળા ચડાવીને બેસી ગયા અને ત્રણ

કલાક સુધી ગીતોગીત બેસીને આ કાર્યક્રમ એકધારે સંભળતા બેસી રહ્યા. આ સંગીત કરતાં પણ તેની પાછળના અમારા તરફના બાવથી અમારા હૃદયો જરાઈ આવ્યાં. સ્મીટ્ટે આભારનો એક સંદેશો મોકલાવ્યો. અમે બધાએ તે સંદેશની પાછળ અમારા નામ જોડવાનો આગ્રહ કર્યો, પણ સ્ટ્રોમિયોવે ના પાડી. આ વંત્ર આટલાં બધા નામ મોકલવા સુધીનો બાર મહત્ત્વ કરી શકે તેમ નહોતું.

એ દિવસ પહેલાં અમે સ્મીટ્ટના તંબૂમાં બેઠા હતાં. ત્યાં મેં વાત કાઢી કે શેતરંજ રમવાનું હોય તો કેવી મજા પડે ! સ્મીટ્ટ એકદમ દુઘો, અને પોતાના સામાનની પેટી ફેંદીને શેતરંજખાજની તપાસ કરવા લાગ્યો. પણ તે નિરાશ થયો. તે પોતાની શેતરંજખાજ તથા સોમકાં ફોલ્ડેન્ડમાં ભૂંથી ગયો હતો. કેંકલે કહ્યું: તેમના સામાનમાં ક્યાંક શેતરંજ બાધેલી છે. પણ પ્યાદા છે કે નહીં તેની ખબર નથી. કદાચ તેની જગ્યાએ થર્મોમિટર મૂકી દીધા હોય.

આખા એ દિવસ સુધી આ શેતરંજની ખોજ ચાલી. આખરે વધારાના એન્જિનની કોના સામાનની અદરથી તે મળી આવી. તેમાંથી થર્મોમિટર અને પ્યાદાઓ જન્ને મળી આવ્યાં. થર્મોમિટરને ઠાળજીથી જુદા રાખીને શેતરંજખાજને અમે સ્મીટ્ટ પાસે લઈ ગયા. શેતરંજખાજને આ જાણીને આનંદ ઘરો કે આ દુવપ્રદેશ ઉપર તેની ઉત્પત્તિથી માંડીને અત્યારસુધીમાં પહેલી જ વાર શેતરંજની રમત રમાઈ. સ્મીટ્ટ આ રમતમાં બારે કુશળ હતો. ખાસ કરીને પોતાના પ્યાદાઓના બચાવમાં તે પ્રવીણ હતો. પોતાના હરીફની જાણીની ચાલને તે બારે પારખી જતો.

લગભગ સ્થિરાતે અમે સૂતા. પણ હજી મારી આખ ગીંચાતી જ હતી. ત્યાં વોડોપીસાનોવે અને પમ ખેંચીને તંબૂની બહાર કાઢ્યો, હું કોથળા સહિત એમને એમ બહાર આવ્યો.

‘મને અત્યારે લેખ લખવાની તક લાગી છે. મારે ‘પ્રવક્તા’ માટે લેખ લખવો છે.’ તેણે મારી માગતો હોય તેવા અવાજે કહ્યું: ‘આજ, તું તારા પત્રને માટે તે તૈયાર કર. મારે આ કામ ક્ષણે પહેલું કરવું હતું, પણ તારો પત્રો નહોતો.’

અમે વિમાનમાં જઈને તેની પૂછડીને છેડે જઈને બેઠા, વોડોપિયાનોવે આગળથી તૈયાર કરીને કારેલા દૂધ ને બિસ્કીટ પણ આપ્યાં હતાં. અમે જન્નેએ બેઠાં બેઠાં લેખ ઘડી કાઢ્યો. આખી છાવણી ઘસપસાટ ઊંઘતી હતી. અને અમારું કામ બરાબર ચાલતું હતું. વોડો પિયાનોવે અમારા યાંત્રિકોની ધ્રુવના પ્રવાસ દરમિયાનની બહાદુરીભરી કારકિર્દીની વાત લખાવી. લગભગ સવારના ચાર વાગે લેખ પૂરા થયો. ઉત્સાહમાં ને ઉત્સાહમાં વોડોપિયાનોવ શ્મીકટના તંબૂમાંગયો. તેને હાડયો, અને તેને આખો લેખ વંચાવ્યો. પ્રેક્ષકર આ લેખથી ખુબ ખુશ થયા, એટલે પાછો વોડોપિયાનોવ અમારા બેતારયાંત્રિક પાસે ગયો, અને તેણે આ આખો લેખ રૂડોલ્ફલેન્ડ બેતાર યંત્ર ઉપર રવાના કરાવ્યો.

રૂડોમીશાવે આ કામ બરાબર પાર પાડ્યું. તેણે આ ૮૨૮ શબ્દોનો બનેલો લેખ ૪૬ મિનિટમાં જ તારમાં પૂરે કરી નાખ્યો. અને સામેના બેતાર-ધરને પૂછીને ખાતરી કરી કે લેખ બરાબર પહોંચ્યો છે કે નહિ. સામેથી જવાબ આવ્યો કે આખો લેખ બરાબર પહોંચ્યો છે. તેમાં કંઈ પૂછવાનું નથી. બીજે જ દિવસે મોસ્કોના ‘પ્રવક્તા’ પત્રમાં આ લેખ છપાયો.

મે ૩૧-૬ ફો | દિવસ

મોસ્કોમાં અમે જિપડ્યા તે અગાઉ અમારા મુખ્ય વિમાનના બેતાર-યાંત્રિકે પોતાની છત્તા જાહેર કરી હતી કે ધ્રુવ અને મોસ્કો વચ્ચે સીધો બેતાર-સંદેશવ્યવહાર જોડવો છે. હવે અહીં આવ્યા પછી તે તેની ઈચ્છાને અમલમાં મૂકવા માટે રાત્રિવસ

તનતોડ મહેનત કરી રહ્યો હતો. આજે વહેલી સવારથી જ અમારા મુખ્ય વિમાનનું સરિસ મોકલવાનું થતું આટકયા વગર ટકટક કરવા માડ્યું હતું. અમે ઇવાનોવને જોલવાના ભૂંગળા પાસે બેસીને જોરથી ખૂબો પાડતો સાબળી શરૂતા હતા ઇવાનોવ અને રૂડોલ્ફ-સેન્ટવાળો ડિક્સન આ બન્ને જણા મોરકો અને ધ્રુવ વચ્ચેના ટેનિફાન-વ્યવહારનો પૂર્વપાઠ ભણતા હતા.

સાજો આઠ વાગે ઇવાનોવ સ્પીડના તંબૂમા દોડતો આવ્યો, અને રથવાટમા બોલી ઉઠ્યો.

‘ઓટો સુલિવિય પેલું બેગાઇ ગયું. શરૂ કરી હજો !’

‘ચનાવો તારે.’ સ્પીડે જવાબ આપ્યો.

ઇવાનોવે ડિક્સનને ટેનિફાનથી જોવાવ્યો રીત પ્રમાણેના સંદેશશબ્દો શરૂ થયા ‘હલ્લો, હલ્લો સંબળાય છે. બરાબર મેળવી સો ઝેક, બે, ત્રણ, ચાર પાંચ છ, સાત’

સામે બરફનું તોફાન જામેલું હતું અને પવન કસાડના ૭૦ માઇલની ઝડપથી વાતો હતો. આ તોફાનને લીધે સંદેશવ્યવહારમા તકલીફ ઊભી થઇ પણ તોય બેય સંદેશવાહકોએ પોતાનું કામ ન છોડ્યું, અને યંત્રને વળગી રહ્યા આખરે ડિક્સને બહેર કયું કે બધું બરાબર છે, અને હવે અહીં મોરકો તથા ધ્રુવ બન્ને બરાબર માબળી શકાય છે.

‘અમને મોરકો બેડી આપો’ ઇવાનોવે અસાધારણ શાંતિથી કહ્યું જાણે કે આતો રોજ-૫-રોજનું કામ હોય ડિક્સને બેગાઇ કરી આપ્યું. અને ત્યાંના મથક દ્વારા સીવો મોરકો સાથેના વ્યવહાર શરૂ થયો મનુષ્યનો અવાજ આટલા લાંબા અંતરને વીધીને જઇ શકે, એ વાત થોડા દિવસો પહેલાં સ્વપ્ન સમી હતી અને આજે ધ્રુવસમુદ્રો, દુનિયા અને હિસાના જમનો વીધીને અમારો અવાજ મોરકો પહોંચ્યો. આ રહ્યો તે વાતચીતનો શબ્દ અહેવાલ

મોરકો - મોરકોનું ઉત્તર સમુ. પ્રવામમણનું બેતાર-મથક
જોતે છે જોડો એક, બે ત્રણ, ચાર, પાંચ

ઉત્તરધ્રુવ - 'હલો હલો' આર-વી જોતે છે વોડોપિઆને વનુ
એન. ૧૬૦ વિમાન જોતે છે જોડો ગણો એક, બે, ત્રણ, ચાર

મોરકો - ઉત્તરધ્રુવ ઉત્તરધ્રુવ, મોરકો જોતે છે અમે તમને
જરાજર સાબળીએ છીએ અવાજનો ઘેર જગજગ છે, પણ હજી
જરાજર અપટ નથી ફરી ગણો એક, બે, ત્રણ

ઉત્તરધ્રુવ - હલો, હલો, ઉત્તરધ્રુવ જોતે છે તમે ધીમું માળગો
હો, તેનું કારણ કદાચ અમારા સંદેશવાહક યંત્રની મોટરનો
ધરધરાટ હતો અમે જોયવાના યંત્રને જોરડીની જહાર જરૂરમાં
લઇ જઇએ છીએ અને ત્યાંથી ૨૩-૧૫ વાગે જોડો

મોરકો - હલો, હલો, આર-વી અમે જરાજર સાબળી શપ્તએ
છીએ તમારી સચના કબૂલ છે અમે પણ ૨૩-૨૫ વાગે જોડો
તમારી સાથે વાતો કરવા માટે ખૂબ આતુર છીએ

ઉત્તરધ્રુવ - હલો, ઉત્તરધ્રુવ જોતે છે વોડોપિઆનેવના વિમા
નનું બેતાર-મથક અત્યારે મોરકો ૨૩-૩૫ નો મથક છે એક,
બે ત્રણ

મોરકો - હલો આર. વી અમે જરાજર સાબળીએ છીએ
અમે હવે કિકસનના બેતાર-મથક સાથેના જોડાણ વગર સાબળી
શપ્તએ છીએ અમે ઉત્તરધ્રુવ સાથે સીધું બોલીએ છીએ

ઉત્તરધ્રુવ - મોરકોના સંદેશ જોડાણથી અમને ખૂબ આનંદ
થયો. અહીંથી મેરેતેવ જોતે છે સામે મોરકોમાંથી કાણુ જોતે છે ?
હવે અમે સામળવા માટે તૈયાર છીએ

મોરકો - મને ઉત્તરધ્રુવના સૌ જહાઝર વીરાને અભિનંદન
આપવાનું કામ સોંપવામાં આવ્યું છે મોરકો સથેના બેતાર-સંબંધો
સુધારવા માટેના તમારા જનતા જથ્થા નવામાં કરજો તમારા

મહાન કાર્યમાં આ એક કિંમતી ઉમેરો ગણાશે. અમારે એ બાબતું છે કે તમે માનુષકના વિમાન સાથે સીધા મદેશવ્યવહારમાં છો કે કેમ, અને તેની શી યોજનાઓ છે? ઓટો સ્પીડર અને તેના સાથીઓને અમારાં હાર્દિક અભિનંદનો છે. તમારા કાર્ય તરફ કેવળ આપણા જ દેશની નહિ, પણ દુનિયાના તમામ પ્રગતિશીલ લોકોની નજર મંડાયેલી છે. દુનિયા આખીના પત્રોમાં તમારા મનાચારો બધાં છે.

ઉત્તરદ્રુવ-દક્ષિણ, મોસ્કો । આર-વી. બોલે છે. હું સ્પીડર બોલું છું. અમે માનુષક સાથે સદેશ ચલાવીએ જ છીએ. મિરાદર સેલીન, સામ્યવાદી મંડળ, તથા સરકારે અમારામાં જે વિશ્વાસ મૂક્યો છે તેને સાર્થક કરવામા અમે મદ્દજલ ચલાવે તેનો આનંદ અમારા દિવમાં છે. આપણો પદાક્ષે દેશ અમારામાં જે રસ લઇ રહ્યો છે, તે અમારા દિલમાં નવીન ઉષ્મા જમાવે છે. અમારા કામની કદરથી અમાગ મન હલી જઇયા છે. અમને સોપાયેલું કામ પૂરું કરવામા અમે કંઈ બાકી નહિ રાખીએ.

મોસ્કો-ઓટો પુલીવિચ. હું ફરી તમને અને તમારા સાથીઓને દ્રુવ ઉપર સ્વદેશતાથી ઉત્તરવા માટે અભિનંદન આપું છું. તમારાં કુટુંબીજનો બધાં પ્રુશીમાં છે. તેમના તરફથી પણ તમને અભિનંદન મોકલું છું. મોસ્કોમાં ખૂબ ઠંડી પડે છે. મોસ્કોવાસીઓ બધા મસ્કરીમાં કહે છે કે સ્પીડર જઈને ઉત્તર-દ્રુવના દરવાજા ખોલી નાખ્યા, એટલે ત્યાંથી બધી ઠંડી અહીં આવવા માડી છે.

ઉત્તરદ્રુવ-મોલોદ્દેવ બોલે છે. અભિનંદન માટે આભાર. પ્રવાસમંડળના સભ્યોએ પોતાની ફરજ જ જગતી છે ને તે અમે ન જાનવી હોત તો અમને અહીં મોકલવાનો અર્થ પણ હોત? અમારા આમા અભિનંદન. અમે ચોડા જ વખતમા તમને મળીશું.

મોરકો—તમે આવશો ત્યારે અમને ખૂબ આનંદ થશે અમે તો આતુરતાથી તમારી રાહ જોઈએ છીએ

ઉત્તરધ્રુવ — વોડોપીઆનોવ બોલે છે મોરકોને અભિવાદન અમે રાજધાની ફરી વાર જોવા આતુર છીએ અમે ધ્રુવમાં હવે બરાબર સ્થિર થઈ ગયા છીએ ધર જેવું જ લાગે છે સાથે સાથે ધ્રુવ બાજુનું બીજું કામ અમારા માટે તૈયાર કરી રાખ્યો છે અહીં ગણપો દીપીએ છીએ ને સ્મીટને દરવાજાને તેને લૂંટી લઈએ છીએ

આ પ્રમાણે આ મોરકો સાથેના સંદેશ-વ્યવહારની પરીક્ષા પૂરી થઈ ગઈ સંદેશ-વ્યવહાર ઠંડ મીઠર ઉપર આવ્યો હતો

પેપેનીનની ટુકડીએ આજે રસોડાનું બાષ્પકામ પૂરું થઈ રહેલું પણ લગભગ રહેવાના તબ્બુ જેટલું જ વિરાળ હતું એક મોટા ધરના રસોડામાં જોઈએ તે બધી મામમી ને સમાવડા તેમાં હતી તેમાં ખરકના જ બનાવેલા કળાટો જીતમાં જ જડેલા હતા અને અભરાઈએ કાચના બધા વાસણો સુદર રીતે ગોઠવ્યા હતા એક ખૂણામાં ડોન ને સાવરણો પણ પડેલા હતા પેરેશીનના ચૂતો લહેરથી સળગી રહ્યો હતો એ ચૂતોને બે મોઢિયા હતા એક મોઢિયા ઉપર સૂષ અને બીજા ઉપર મરઘીનું માંસ તૈયાર થતા હતા કળાટ ઉપર પાંચે ચ દિવસના જોળવનારતાનો કાર્પકમ દીગામ્મ થયો હતો અમે મોરકોમાં હતા ત્યારે જ આ કાર્પકમ ઘસાઈ ચૂક્યો હતો અને તે ઘસાયા 'સમાજ ખોરાક મહાળ' ના પ્રીય સભ્યોએ મદ કરી હતી તે કાર્પકમના નાગ્તો, સવારનું જોળન, બપોરનો નારતો, તથા રાતનું જોળન એમ ચાર ટકનો સમાવેશ થતો હતો (અન્યતઃ આ કાર્પકમ પેપેનીનની ટુકડી માટેનો જ હતો)

એમાં વળી પેપેનીનની ટુકડી રાધવામાં એવી પ્રીય હતી કે આખી છાવણીમાં તેની પ્રશંસા થતી અને એક વા બીજો બહાને

અમે પેપેનીનની ટાળીની સેવામાં હાજર થઈ જતા. પણ તેની પાછળનો હેતુ એ હતો કે અમને ભોજનનું આમંત્રણ મળે. અલગ-અલગ અમારું સીધું તો એ દુકાનીના જેવું જ હતું. પણ રાંધવાની ઠાળા આ લોકોએ આ બાબત અતેજ શિયાળાઓ ગાળીને સરસ દેખાડી છે. એટલે અમને 'ધરની' રસોઇ કરતાં 'બહારની' રસોઇનો સ્વાદ લાગ્યો હતો. પેપેનીન પણ એમ કંઈ બોલો ન હતો. તે આમંત્રણો આપવામાં બારે કંજૂસ હતો. તેણે હળવે રહીને બધાને જણાવી દીધું હતું કે કોઈ અસાધારણ એવી સેવાના બદલામાં જ આવાં આમંત્રણો મળી શકે છે.

શરૂઆતમાં અમે આ માટેની એક ધંધાધારી 'સુકિત શોધી' કાઢી હતી. શરૂઆત મરકરીમાં જ કરેલી, પણ કેટલાકે તેનો ઉપયોગ ખરેખર શરૂ કરી દીધો. પહેલાં એક યાંત્રિક ને તેની પાછળ ખીત્તે યાંત્રિક વિમાનમાંથી કોઈ ઉપયોગી સાધન લઇને પેપેનીન પામે પહોંચી જતો.

ભીટિમ, આના બદલામાં કેટલું સોસેજ મળી શકે ?

પેપેનીન એ ચીજને ખ્યાનથી વધામતો, જાણે આમાં તો કંઈ નથી, એમ કોણ કહતો કહે:

‘એક નાનકડો દુકડો. બહુ બહુ તો એકાદ ધંચ સોસેજ માંડ મળી શકે.’

યાંત્રિકોને કાંઈ એટલા સોમેજના દુકાડથી પેટ ભરાય તેમ નહોતું. પણ તેમની ધંધાધારી દૃષ્ટિએ જોર ક્યું. નહિ જેવી ચીજના બદલામાં આટલું મળતું હોય તો શું ખોટું ? એમા વળી તેમને કાને વાત આવી હતી કે જહોને જ દિવસે પેપેનીને એક વાર રજાગની નાળીના બદલામાં એક જણને ચાર રોર સોમેજ આપેતું. મવારથી સત સુધી પેપેનીના તંબૂ પામે એક પછી એક મોઢાઓ ચાવ્યા જ કરતા હતા. (અલગથી બહુ જ ખાનગી

રીતે) પણ આજે પેપેનીને એકાએક જાહેર ક્યું કે તેની ખાધા-
ખોરાકની સામગ્રીના વધારાના જથ્થામાં હાથ નખાવ એમ નથી.
અને જ્યાં ધાંત્રિકોનો હવે યંત્રની કૃત્રો આપીને પેપેનીનને મદદ
કરવાનો રસ ધટી ગયો. 'પેપેનીન આ ફેરફારને પારખી ગયો. અને
પોતે જ 'વિમાનમાં જઈને જ્યાંથી જાણે ત્યાંથી નળીઓ, ને પેચો
અને એવું જે કંઈ હાથ આવ્યું, તે કદાવવા લાગી ગયો. જાણે
કે બધું પોતાનું જ હોય. બધા ધાંત્રિકો બહુ જ નિરાંતે આ ધાડને
જોઈ રહેતા. જો આ કુવખેદેશ ન હોત તો પોતાના વિમાનમાંથી
એક નાનકડો રફ કાઢના આવનારને આ લોકો જીવતો જવા દે કે
કેમ એ શંકા છે.

હાવણીનું કામ એકધારે અને વણ અટકવું ચાલ્યા કરતું
હતું. અમારા યંત્રપ્રવીણો અહીં વસ્ત્રાચારી દુકાની સાથે ખભેખભા
અડાડીને કામમાં લાગી ગયા હતા. તેમણે જ્ઞાન, શક્તિ, અનુભવ
બધું તેમણે આરેય જણીને સોંપી દીધું હતું. પેપેનીનના રસોડામાં
ચૂસાના બે ય મોઢીયાં કોઈ કારણે જળી ગયાં. એટલે પેપેનીન
ગભરાયો અને તેણે મદદ માટે પુકાર કર્યો. અને તેને સુંદર
મદદ મળી. વિમાનમાંના બધા પ્રવીણ છજનેરા દોડી આવ્યા અને
તરત જ આ બધાં ભેગાંજો આ મોઢીયાં જળી જવાનાં કારણોની
શોધમાં બેસી ગયા.

'જો મારી પાસે લાવો.' સુઓબોવે ક્યું. અને તે ચૂપાને
લઈને પોતાના વિમાનમાં બેસી ગયો. તેણે જો બે ય મોઢીયાં
શેમાંથી બનાવ્યા તે હજી મોટા કાવડો છે. પણ તેણે બનાવેલાં
મોઢીયાં હજી સુધી જરાબર બળતાં હતાં. એટલું જ નહિ પણ
હજી ય તે અચૂક કામ આપે અને જો ચૂપો જળી જશે, તોય
મોઢીયાં એવાંને એવાં હશે.

આજે સુઓબોવ અને ગિનિજીને કંકળના બેતાર-ધરના

બરફના ઝૂંપડાની પડખે અકસ્માતમાં વાપરવા માટેની પેટ્રોલની મોટર બસાગર મરખી બેમારી. શરૂઆતમાં તે બસાગર ચાલતી ન હતી. તેમજો તેની સળગાવવાની પદ્ધતિમાં પોતાના વિચારો પ્રમાણેના નવા ફેરફાર કર્યા. પહેલાં તો એન્જિનમાં કડાકો થયો, અને ધુમાડાનું મોટું વાદળ ઝીંક્યું. અંદરથી પેટ્રોલ પણ ઝીંચે ઊછળવા માંડ્યું. પણ આ પછી આ બધું એકદમ બંધ પડી ગયું. ઉસ્તાદોએ કંઈક એવી કસબત કરી.

આજે સાંજે અમે સૂતા પહેલાં હરવા જવાનું નક્કી કર્યું. અમે એક પછી એક બરફમાં પડેલી ચિરાકો જોતા ચાલ્યા ત્યાં કેવું અનુપમ સૌંદર્ય હતું! સ્વચ્છ સ્પષ્ટિ મનો બરફ હીરાની ખાણ જેમ ચળકી રહ્યો હતો. અમાપ અંતર, વિસ્તરેલું હતું— પૃથ્વી ઉપર ને આકાશમાં આ અનંતકાળથી અક્ષત એવા બરફ ઉપર અમારા બરફના જોડાના સિસોટા, ધેરા રંગના તંબૂઓ, પપનચક્રીના વિશાળ પંખાઓ, અને મોટા ચક્રથી કલા આડાં પડેલા વિમાન, દેટલા સ્પષ્ટ ઊડી આવતાં હતાં! અમે આજો ઉપર ફાળાં ચરમાં ચડાવ્યાં, ત્યાં તો આખું હસ અદ્ભુત પરી- એના દેશ જેનું રંગીન બની ગયું! અમે જે બાણુ નગર દોડાવી ત્યાં અનંત અવકાશ, એકાંત, અને નમ્ર પ્રકૃતિ સ્વરૂપ નગર પડતાં હતાં.

આતું જ નામ અનંત! અહીં જ નામ મનાતન!

જુનની ૧ લી-૭ મે દિવસ

આજે પેપેનિની ટોળાંએ એક બોરાકની નદી જ પેટી બાંધી, તો અંદરથી ૯૦ સ્તંભ વગનનો મોટો રોટલો નીળા આવ્યો. એની ઉપર સુંદર અને માર્મિક લખેલા લખા: 'બહાદુર, તંદુરસ્ત અને ખુશમિનન બનો. જાણકના બોરાક માટેના કારખાના તરફથી બેટ.'

ધ્રુવપ્રદેશની આખી વસ્તી આ પેટીની આસપાસ વીંટળાઈ ગઈ. એક મોટા કુહાડા જેવા છરાથી પેપેનીને આ રોટલાના નાના નાના દુકડા કરીને દરેકને એની વાનગી ચખાડી. પણ અમે તેના નિમામા ઉપરથી જોઈ શકતા હતા કે તેને આજે આ ધ્રુવ ઉપરની વસ્તી આટલી બધી કેમ વધી ગઈ તેનો શોક ચતો હતો. અમારા-માંથી કેટલાક પોતાનો ભાગ લઈને પાછા આગળની હારમાં છાના-માના બેસીને પેપેનીન પાસેથી બીજો ભાગ લેવા તૈયાર થઈ જતા. પણ હંકશ એ ચોરને તરત જ ગ્રાધી કાઢતો, અને તેને વીસે મોઢે પાછા કાઢતો.

આજનો દિવસ જરા ધૂંધળો હતો. જરફ ઉપર ધ્રુમમ્મ દણ્ડ અને વાદળાંઓ પણ ખૂબ નીચાં ઝૂકેલાં હતાં. પવન ફૂંકાવો શરૂ થયો હતો, પણ તેડું જોર ઓછું હતું. પ્રમાણમાં દવડમાં ગરમી હતી, અને અમે રૂંવાટીનો મોટો ડગલો પહેર્યા સિવાય પણ ફરી શકતા હતા. સામાન્ય રીતે અમે રૂંવાટીનાં કપડાંથી ટેવાઈ ગયા હતા. યુટોબ્લેકને આજે જ ખજાર પડી કે તેણે ઉપરાઉપરી ચાર મોર્નિંગ-બે બિનનાં, એક ચામડાનું અને એક રૂંવાટીનું-પહેર્યાં હતાં. અમે હવે ઘણું ખરું ચામડાના જ જોડા પહેરીએ છીએ. કારણ કે તેમાં ઝડપથી પાણી ઊતરતું નથી. અને જો પગે ઠંડી લાગે તો વિમાન ફરતાં એક બે ચક્રર લગાવીએ એટલે પાછી બેએક કલાક માટે પગમાં ગરમી આવી જાય.

રાજ-અ-રોજ અમારી વૈજ્ઞાનિક શોધખેળોનો પ્રદેશ વધારે ને વધારે વિશાળ ચતો જતો હતો. ફિયોડોરોવે આજે પોતાનો યુરુત્વાકર્ષણના અવયોગનો માટેનો પોતાનો તંબૂ જરાજર તૈયાર કરી નાખ્યો અને તેનાં સાધનો પણ ગોઠવી દીધાં. અને માંગના તો પૃથ્વીનું ઉત્તરધ્રુવ ઉપરનું યુરુત્વાર્ષણ કેટલું છે, તે નક્કી કરવા બેસી ગયો. તેનાં વૈજ્ઞાનિક સાધનો ખરખર અમારા બધાને

માટે એક ચમત્કાર જ હતો. તે સાધન સેકડના ૧/૧૦૦૦૦૦૦૦મા ભાગનો સમય પણ નોંધી શકતું હતું પણ ચુરુત્વાકર્ષણનું માપ કાઢવા માટે તેને ચોવીસે કનાક પત્ર ઉપર જ હાઈપર રહેતું પડતું હતું.

‘પણ હવે અહીં ઈટલુ પાણી ઊંડુ છે તે ક્યારે માપવું છે?’ રોસબેન્ડે પૂછ્યું. ‘અહીં સૂનામા તો નોખમ છે નીચે જાંઠુ ઊંડુ હોય તો.’ તેણે મસ્તરીમા મ્હુ.

‘તું તારે નિરાતે સમજાહેજે.’ શિશોવે તેને ખાતરી આપી. ‘અહીં કાંઈ શા માધનથી વધારે ઊંડો દરિયો નહિ હોય (તેની ખૂન હતી. અહીં દરિયો લગભગ ૨૫૫ માઈન-૪૨૦૦ મિટર ઊંડો હતો) માત્રુક આવે કે તરત જ ઊંડાઈ માપનાનું શરૂ કરીશું, એ માધન તેના વિમાનમા છે.’

માત્રુકે કહેવરાવ્યું કે તેનું વિમાન હવે તૈયાર થઈ જવા આ પુ છે તે બધાએ મળીને લગભગ જરફના ૬૭ કમના ઊંચાઈયા છે કેટલાક કમના તો ૧૨ થી ૧૫ ફૂ જિયા હતા એકબે જાણી જારફ ખોદે, બે જાણી તેના પાવડાથી જરફગાડીમા ભરે, બાકીના તે જરફને ગાડીમા ઠેક મેલાનને છેડે ઠનવી આવે છેદના બે દિવસથી તેઓ મેલાનની વચ્ચેનો મોટો ટેકરો તોડવામા મડા રજા હતા હવે તે લગભગ મપાટ થઈ જવામા આ પે છે.

વિમાનોના નામકો અને સ્પીડે જરો થઈને પેટ્રોલનો ફેરો જથ્થો છે, તેની ગણતરી મી. મી એ બાજનમા એકમત થયા કે બધા વિમાનો એકસાથે રેડોલ્ફલેન્ડ પડોચી શકે તેમજ પેટ્રોન નથી આ કુવઅરેશમા પેટ્રોન ધણ વપરાઈ ગયું હતા એવાક વિમાને રેડોલ્ફલેન્ડની વચ્ચે ક્યાં રોકાઈ જતું પડે.

માત્રુ ફિયોડોરોવે પોતાના લોહચૂનક અને હવામાનના અવનોકનનું પરિવ્યાપ જાહેર મ્હુ ૭૦ મા અક્ષાંશ ઉપર લોહચૂનકની સોય ખરા કુવથી ૧૧૦૦ રજાશ પશ્ચિમ જાણી દળની હતી

ક્ષિતિજમાથી મમ-વય (Horizontal co-ordination) મોરકો અને ગેસ્ટ્યુરફીનની જુશિગ્ધી પાચમણો ઝોછો હતો. મુખ્ય પવનો ઉત્તર, વાયવ્ય અને પશ્ચિમમાથી આવતા હતા. હજુ સુધી દક્ષિણના પવનો દેખાયા ન હતા.

સ્મીડટ રાતદિવસ જરફના પ્રવાહોની દિશા અને ઝડપને ગણિત-પદ્ધતિથી નક્કી કરવામા લાગી ગયો હતો. સ્પીરીન અને ફિયોડોરોવનો માથે એકલા ખેસીને તેજે પોતાના દાખલાઓની પરીક્ષા કરવાનું કામ આ બેય જથ્થુને સોંપ્યું. આ પ્રેક્ટિસના ગણિતના વણાટમાથી પણ વિમાનના દિતમાં જૂથ કાઢવાની આ બેય જથ્થાએ ભારે મહેનત કરી. તેમણે પવનની દિશા, જુદા જુદા પ્રવાહો, હવામાનની પરિસ્થિતિના દિસાબોને પણ આમા હમેગીને આ દાખલાઓને ચકાસી જોયા. એ ક્વાર્ક પછી સ્મીડટ જ્યારે તંબૂની બહાર આવ્યો ત્યારે પુરામિત્તજમાં હતો. તેની ગણતરી આફર હતી.

જૂનનો ૨ જી-આઠમે દિવસ

જરફનું તોફાન, નીચાં વાદળાં, અને ધુમ્મસ, પણ હવામાન મરમ. થર્મોમિટર ૦° સુધી ચડેલું હતું. આ તે ઉત્તરધ્રુવ કહેવાય ! 'આપણે તો ઠંડક માટે દક્ષિણધ્રુવમાં જવું પડશે, એમ લાગે છે.' શેવેયેને મસ્કરી કરી.

જરફની કરચો પડવા લાગી. વિમાનની પાખો મરમ હોવાથી તેના પર આ કરચો પડવાવેંત ઝાગળવા લાગી ને તેના રેયા થમારા તંબૂની નીચે ચાલ્યા. હીવાબો પથળી ગઈ. અને સવાના ટાયળાઓ પણ જીંજ્યા. એકાએક ઉત્તરધ્રુવમા ભેજવાળું વાતાવરણ થઈ ગયું, કેરા થવાનું કાઠસાધન ન હતું. દિવસ દરમિયાન પાછો જરફ ઠાર પડ્યો. અને વિમાનોની પાંખો પર જરફ જામી ગયો. પોંછુ અંગારે ફરીથી વામવા લાઈને એ પાખો પરનો જરફ છોલી નાંખવો પડ્યો.

ફિયોડોરોવે આજે જરફની સપાટો પહેરી આખા મેદાન પર એક સટાર મારી, આખા મેદાન ફરતી મોટી મોટી નહેરો છે. અમે લગભગ ૧૧ માઈલ લાંબા ને ૧ માઈલ પહોળા એક ખેટ ઉપર છીએ, એમ કહી શકાય. તોપણ અમારા આ મેદાનની મજબૂતાઈ વિશે જરાય શંકા નહોતી. જરફના ગમે તેવા છાણની સામે તે ટકી રહે તેમ હતું. આ મેદાનના છેડા ઉપર જરફના મોટા મોટા ઢગો અમારી છાવણીની ફરતા કિ'સાની ગરજ મારે તેવા હતા. જરફનું નીચેનું છળ પણ એટલું જાડું હતું કે પેપેનીને ખાતરીથી કહ્યું કે આ મેદાનને આપણે સંધિ' કાળાસમુદ્રમાં લઈ જઈએ તોય આગળે તેમ નથી. તો પણ તે અને કે'કેસે દૂર ઉત્તર તરફ જઈને યોડી ઘણી તપાસ કરીને ખાજા ફરીને જાહેર ક્યું:

‘અમે આપણા મેદાનની ૫૩મે જ એક ખીજું એથા મોડું મેદાન શોધી કાઢ્યું છે. કદાચ ૬૬ આપતિ આવે તો આપણે છાવણીને લા ફેરવી નાખશું.’

જરફના પ્રવાહનો અભ્યાસ તથા અવલોકન કરીને સ્મીટે એમ અનુમાન કાઢ્યું કે આ મેદાન જતે દહાડે ગ્રીનલેન્ડના કિનારા તરફ ખસતું ખમતું પહોંચશે. પણ કદાચ વચ્ચે કોઈ ખીજે પ્રવાહ આડો નડે, ને આ મેદાનને તેમા ધસડી જાય તો કહેવાય નહિ. પ્રવાહની ગતિ ઘણી હતી. પણ આકામા તો ગતિ માવ સૂક્ષ્મ ગણાય. અહીં રહેનાર મંડળી આવતા પહેં ઠેડ ઉતારામા પ્રીનલેન્ડ પહોંચી શકે ખરી-એટલે કે ૮૨ થી ૮૩ મા રેખાશમા લેખને કા તો વિમાનદ્વારા અથવા હિમ-વિનાશિકા વડે હોયકી લઈ શકાય. એ તો નેત્રી આસપાસના સમુદ્રની સ્થિતિ.

અમે માત્રુરક સાથે દિવસમા ઘણી વાર પાતો કન્ટા હતા. અમે ફક્ત એક મીનિયુટી ૬૦ માઈનના જ અંતરે હતા. હતા અમે

બેગા થઇ શમ્યા ન હતા. ધ્રુવપ્રદેશ આવો છે. અનેઆમ વાત-વાતમા ગેહ્યુરકીન વહાણના માણસોના વિચારે ચડી ગયા. એ લોકો તો મિનારાથી માડ મો માછલ છેડા હતા, પણ વિમાનોને તેમને શોધીને મિનારે પહોચાડતા બે મહિના લાગી ગયા હતા.

હવામાન તો અમને સતત સતાવ્યા જ કરતું હતું. અમે માચુરકની મદદે જઈ શકતાં ન હતા. અમને આ બાબતથી માચુરક તે માટે આગ્રહ કર્યાં જ કરતો હતો. ધ્રુવપ્રદેશ અમારી સામે ખૂબ નીચા વાદળા અને ધ્રુમસનાં શબ્દો ઉગામ્યાં હતા. અમને રોડેસ્-લેન્ડ ઉપરના તે દિવસો યાદ આવ્યા. ગોસોવિન કેટલાય દિવસ સુધી કુત્રની મદદે કેવળ હવામાન ખરાબ હોવાને કારણે જ જઈ ન શક્યો. અને વળી કૂત્ર તો બેઠેથી સાવ પાસે હતો.

મેં આ લગભગ નવરાશના દિવસોનો ઉપયોગ ‘ પ્રવાસ ’ પત્ર માટે મારા તથા મારા મિત્રોના લેખો મોકલવામા કર્યો, અમે લેખો ખૂબ ટૂંકમા અને બહુ જ રસ શેષીમાં જ લખતા. ધણીવાર તો તે લેખો કેવળ મથાળાના જ બનેના હોય તેવા બનતા.

તે માળે સ્થિત પહેલા હું વિમાનને ફરતું એક ચક્કર મારતો હતો. રેડ્રેમોનિવ આ પ્રવાસમંડળના કેટલાય સભ્યોના તેમના કુટુંબીજનો ઉપરના અંગત સંદેશાઓ રવાના કરતો હતો. આર્સેવ તેની પડખે બેસીને એક સંદેશ લખતો હતો.

‘ મારે ત્થા લગભગ જૂલાર્ધમા નવા બાળકનો જન્મ થય તેમ છે. તે દરમિયાનમા હું ઘરે પહોચી ચકું તો ઠીક.’

જુનની ૩ ૯-નવમો દિવસ

પાછી ગરમ માપવાડું થંત જમીનની મપાટીથી પણ નીચેનું માપ જતાવતા લાગ્યું. તેની સેવ કહેતી હતી કે અમે

સમુદ્રની સપાટીથી ૧૫૦ ફૂટ નીચે છીએ. અમારા મનમાં બારે વિચિત્ર લાગણી ઉત્પન્ન થઇ. અમે જરાજર, જાણ્યતા હતી કે અમે સમુદ્રની સપાટીથી ઉપર છીએ. અને બીજી બાજુથી આ જરા. બર ખાતરીપૂર્વક તૈયાર કરેલા ધંત્રને પણ ન માનવું, એ કેમ બને? યુકોએ આનું કારણ સમજાવ્યું :

‘ જ્યાંથી વધે એટલે આ ધંત્રની સોય ડાબી બાજુ ખસે છે. હવામાં સુધારો ચાલ એનાં આ ચિહ્ન છે.’

જરાજર તે જ વખતે શિશોંષ અમારા તંબૂમાં ઉરકેરાટભર્યો ધસી આવ્યો, અને અમને ‘એક ચોકાવે તેવા ખજર આપ્યા. તેણે અને ફિયોડોરોએ હમણાં જ એક જળચર પક્ષીને એક મોટી નહેર ઉપર ઊડતું જોયું. અને હાવણી ઉપરથી તે ઊડતું ગયું. હજુ સુધી કોઇ ધ્રુવપ્રદેશના ખુસાફરે ધ્રુવની નજીકમાં કોઈ જીવ-સૃષ્ટિને જોઇ નથી. તેમને કોઇ પ્રાણી કે પક્ષી દેખાયું નથી. અને વૈજ્ઞાનિકોને સામાન્ય મત એવો જ થયો હતો કે ધ્રુવ ઉપર પ્રાણીજીવન શક્ય નથી. પણ અમે થોડા દિવસો પહેલાં પક્ષીનું ગાન સાંભળ્યું હતું. અને આજે હવે બીજા પક્ષીને જીવતું જોયું. પેપેનીને તો શરત જ મારી હતી કે મોરકોમાં પાછા ફરતી વખતે સાથે ધ્રુવના રીંછડું ચામડું નમૂના તરીકે લેતા જવું.

હાવણીમાં એક ક્ષણ પણ આરામનું જીવન ગાળવાનું નહોતું. જો કે જરાજર જોનારને એમ લાગે કે અહીં કંઇ કામ જ નથી. પેપેનીનની શિયાળુ હાવણી દવે અંપૂર્ણરીતે તૈયાર થઇ ગઇ હતી. તરતી હાવણીને પૂરેપૂરી સજ્જ કરવામાં આવી હતી. અને વિમાનમાંથી બધા સામાન ઉતારી લેવામાં આવ્યો હતો પણ આટલાથી બધાને નિરાંત નહોતી. યાંત્રિકો ફરી દસમી વાર પાછા વિમાનોને પૂરેપૂરી રીતે તૈયારી ગયા. તેમાં કોઇ ખામી નહોતી; છતાં દરેક વખતે તેઓ કંઇક ને કંઇક સમુનમું ઠર્યા જ કરતા.

પાછા ફરવા માટેની યોજના ઉપર જલ્દી જ કાળજીભરી વિચારણા શરૂ થઈ ગઈ હતી. અમારા વિમાનેની નીચેથી પેડાઓ કાઢી લીધાં હતાં, એ મીને યાદ હતું. અમે તેની જગ્યાએ ધીમ-લાઓ રાખ્યા હતાં, અને રચિવાના ખંડ ઉપર ઊતરતી વખતે ધીમવા કામમાં આવે તેમ નહોતા. ત્યાં નો નીચે પેડા જોઈએ. એટલે સ્મીડે બેતારથી મોરડો ખખર આપવાનું નક્કી કર્યું કે એક હિમ-વિનાશિકા વિમાનો માટેના પેડા લઈને અમને સામે મળે. શેવેસેવે બધાં વિમાનમાં દુનિને પૂછી જોઈ કે કાઈને મોરડોથી કાપ મંગાવવાનું છે? એટલે બધા યાંત્રિકોએ તો નાનાં મોટાં સાધનોનો મોટો હારડો લખાવવા માંડ્યો. જે સાધનની તેમને જિજ્ઞાસીમાં થઈ ગઈ નહર ન પડે, તે તેમને અત્યારે સ્વયં માંડ્યું. શેવેસેવે શાંતિથી બધું સાંભળીને તેને નોંધપોથીમાં નોંધી લીધું, પણ પોતાના તંબૂમાં જઈને બધી યાદી તપાસીને તેમાંથી જોઈયું વ્યાજબી હતું તે જુડું તારવી લીધું. અને મોરડો તો આટલો જ ટૂંકો મદદ મોકલ્યો.

* આર જોડો વિમાનનાં પેડા, ૮૦ ટન પેટ્રોલ, ૫૫ ટન

ભૌગોલિક સ્થિતિનું. પ્રમાણ વલ્લુઓ, નથી, સારું, હવામાન જરા
જેલું યાવ કે તરત જ તેનો લાભ લેા. નહીં તો તમને શોધવા
મુશ્કેલ પડશે.

મોસોકોવે બિડ્યાની તૈયારી કરી. 'પવન કેમ છે?' તેના
સુમતીએ પૂછ્યું. 'જરાબર નાકની લીટી લીટીએ છે.' એવેક્ષાએ
કત્યું 'પણ કંઈ વિશા છે, તે ખબર નથી.'

શિશોવ પોતાના સમુદ્રનાં અવયોકનો ગર કરવા ખૂબ આગ્રહ
હતો. હજુ સુધી ગદનતામાપક ધંત્ર માસ્ટરકના વિમાનમાં હોવાથી
હિંદાઈ માપવાનું કામ રહી ગયું હતું. આજે શિશોવે પોતે
હાથબનાવટનું ગદનતામાપક ધંત્ર તૈયાર કર્યું. તેણે એક પીપને
ગરબની માડી માથે બાધી, તે તેનો હાથો, પકડાને માપવાનું
ત્રાંચન માંધીને બેસાડ્યા. તેની મહેલોએ એવી હતી કે આવતી
કાંપે જ ધ્રુવ ઉમરે પહેલું જલસાઓનું, પ્રયોગમંદિર તથાપી દેવું.
બધા ય તેના કામમાં ખૂબ રસ લઈ રહ્યા હતા. અને પોતાનાથી
બનતી મજ કરતા હતા.

આજે સ્મીડટે પોતાનું રહેઠાણ બદલ્યું. પેપેનીને વગેરે
માટે ય જણા પહેલા જે તંબૂમાં રહેતા હતાં તેા તે રહેવા માટે
ગયા. પેપેનીને તેને પોતાના મુખ્ય તંબૂમાં રહેવા માટે ખૂબ આશ્ચ
કર્યો, પણ તેણે પોતાની દુકાંથી છૂટા પધ્ધતી નારાજ દર્શાવી.
આ પ્રમગને અમે રેલ્વેની બે બાઈ સ્મીને તેણે અરથો શીગો
સાન્ડી પીને હાઈબો.

કેંકવ અને રટ્ટોમોલિવ એ જન્ને જણુ દુનિયાના ધંધાધર્મ
નંદિ એવાં બેતારવાહકો માથે સંદેશવ્યવહાર ચાલુ કરવા મથી
રહ્યા હતા. તે બંને આવા લોકોના સંકેતના જ્ઞાનજાતના શબ્દો
પકડતા હતા. ઇંગ્લેન્ડ અને અમેરિકાના ઘણા ય શોખીન બેતાર-
વાહકોના અવાજે સંબંધિતા હતાં. અમારા વિમાનનો બેતાર-કાન
જેણે રાખ્યો

પાઠા ફરવા માટેની યોજના ઉપર બહુ જ કાળજીમરી વિચારણા શરૂ થઈ ગઈ હતી. અમારા વિમાનોની નીચેથી પૈડાઓ કાઢી લીધા હતા એ મૌને યાદ હતું. અમે તેની જગ્યાએ ધીમ લાગેલા રાખ્યા હતા, અને રશિયાના ખડ ઉપર જનરલી વખતે ધીમના કામમા આવે તેમ નહોતા ત્યાં તો નીચે પૈડા જોઈએ એટલે સ્પીડે બેતારથી મોરકો ખજા તપવાનું નમ્કી ક્યુ કે એ હિમ-વિનાશિકા વિમાનો માટેના પૈડા લઈને અમને મામે મજે શેવેનેવે બધા વિમાનમા જોડીને પૂજી જોયું કે માથે મોટાથી કાંઈ મગાવવાનું છે ? એટલે બધા યાત્રિકોએ તો નાના મોટા માથાનો મોટો હારડો લખાવવા માડ્યો જે માથાની નેમને જિન્દગીમા ય મ્દી જરૂર ન પડે તે તેમને અત્યારે સજવા મા યુ શેવેનેવે શાંતિથી બધું સાબળીને તેને નોંધપોથીમા નોંધી લીધું, પણ પોતાના તબૂમા જઈને બધી થાઈ તપાસીને તેમાંથી જોડણી બાજબી હતી તે જુદા તારવી લીધી અને મોરકો તો આટલો જ ટૂંકો સદેશ મોકલ્યો

‘ આર જોડી વિમાનના પૈડા, ૮૦ ટન પેટ્રોલ ધાતુ ટન તેન, પૈડા જોડવા માટેના રૂં ઉનાગામા પહેરાના કપડા પોડાક ડાપા, ફળો, શાકભાજી મોકલો સનામ શેવેનેવે ’

માનુષ્ય વળાં કહેવરાવ્યું કે અહીં જરાક મરમાને કારણે મેનનો જરૂર જોગબ્યો છે એટલે આ માથોમાથ બરેમા વિમાનને ઉપાડવાનું મુરદેલ છે મોનોકોવને વિમાન લઈને સામાન ઉપાડવા મોકલો

શ્રીકૃષ્ણ પોતે માછમોડીન ઉપર આવ્યો

‘ અમે વિમાન મોકલીએ છીએ પ્રવલ કરીને બે જાગવડ ધ્યાન રાખો—નિયમિતપણે સદેશ આવું રાખો, અને તમારી જોગબિંક રિયલિ જરાજર તોપી કાઢો ધણી વખતથી તમે હજી

ભૌગોલિક સ્થિતિનું પ્રમાણ જણાવ્યું નથી. સારું હવામાન જરા જોડેલું થાય કે તરત જ તેનો લાભ લે. નહીં તો તમને શોધતો મુશ્કેલ પડશે.

મોલોકોએ જીવવાની તૈયારી કરી. 'પવન કેમ છે?' તેના મુકાનીએ પૂછ્યું. 'જરાજર નાકની લીટી લીટીએ છે.' એવેશ્વાએ કહ્યું 'પણ કંઈ દિશા છે, તે ખબર નથી.'

શિશોવ પોતાના મનુષ્યનાં અવયોગનો સાર કરવા ખૂબ આગ્રહ હતો. હજુ સુધી ગહનતામાપક યંત્ર માલુમકના વિમાનમાં હોવાથી જિંદગી માપવાનું કામ રહી ગયું હતું. આજે શિશોને પોતે હાથખનાવટનું ગહનતામાપક યંત્ર તૈયાર કર્યું. તેણે એક પીપને ખરેખરી ગાડી માથે બાંધી, ને તેનો હાથો, પકડને માપવાનું સાધન. માંધીને બેસાડ્યા. તેની મહેરબાની એવી હતી કે આવતી કાલે જ ધ્રુવ ઉપર પહોંચી જવાના અગાઉ, પ્રયોગમંદિર, ત્યાં પી પેહુ. બધા ય તેના કામમાં ખૂબ રમ લઈ રહ્યા હતા. અને પોતાનાથી ખાતરી મળ કરતા હતા.

આજે સ્પીડે પોતાનું રહેઠાણ બદલ્યું. પેપેનીને વગેરે આર ય જણા પહેલાં જ તંબૂમાં રહેતા હતાં. હવે તે રહેવા માટે ગયો. પેપેનીને તેને પોતાના મુખ્ય તંબૂમાં રહેવા મોટે ખર્ચ આગ્રહ કર્યો, પણ તેણે પોતાની દુકાંથી છૂટા પાવોની નારાજ દર્શાવી. આ પ્રમગને અમે ફોર્સની બે બાઈ રમીને તથા અરધો ફીંગર આંદો પીને બેઠા.

કેકલ અને રોમોલોવ એ ગળે જણાવ્યું હતું. પેપેનીને નહિ એવા બેનારનાહકો સાથે સહેજવધારે ચાલુ કરવા મથી રહ્યા હતા. તે બંને આવા લોકોના સંકેતના જનજનતાના સમ્બો પકડતા હતા. હોબેન્ડ અને અમેરિકના પાણી ય ગોળીન બેતારવાહકોના અસરને મેળોગાતા હતા. અમારા વિમાનનો બેતારના

ઠેક હવામાં ટાપુમાંથી આવતા ટૂંકા મોળાના અવાજો સામળી શકતો હતો.

‘એક વાર આ તમારા વિમાનો જાય, તે પછી હું આખી દુનિયાના આવા રોખીન લોકો સાથે વાતો કરીશ.’ કેંકને કહ્યું.

આજે અમારા મેદાને ૮૯૦ મું અક્ષાંશ પસાર કર્યું, અને એટલું દક્ષિણ જાણુ અમે જિતયાં. આખરે હોકાયંત્રની સોય બહાર આવી. અને હવે બધી દિશાઓ પાછી શરૂ થઈ.

અમારા કેમેરામાંથી માર્ક ટ્રોઇનોવ્સ્કી તો આખો દિવસ તેનો કેમેરા લઈને ધૂમ્પા કરે છે. હાવણી, ને તંબૂઓ, ને માણસો, બધુંય તેને છપી પાડવા માટે એક સરખું જ આકર્ષક લાગે છે એક મોટા કેમેરા તો હાવણીની વચ્ચેવચ્ચે છપી પાડવા માટે તૈયાર જોડો જ છે. પણ ટ્રોઇનોવ્સ્કી તો એ જ નાનો હાથકેમેરા લઈને ચપળતાથી બધે ય ધૂમ્પા વગે છે તેની ચપળતા તો પેપેનીનને પણ હર્ષા કરાવે તેવી છે.

એક એ વાત પણ કહી દઉં પેપેનીન અને આ છપીવાળાની વચ્ચે કંઈક વિચિત્ર વ્યવહાર ચાલતો દેખાતો હતો. ટ્રોઇનોવ્સ્કી હમેશા પેપેનીનની પાછળ પાછળ ફરતો. તેની આંખમાં આજીવનો ભાવ પણ દેખાતો. અને તેને કાનમાં કંઈ ને કંઈ કહ્યા કરતો. શરૂઆતમાં પેપેનીન પોતાની ખાસિયત પ્રમાણે નારમા ડોકું ધુણાવતો, પણ પછી તે તેની વાત ધ્યાનથી સામળતો લાગ્યો. આખરે તેમની આ ગુપ્ત મંત્રણા પૂરી થઈ. ટ્રોઇનોવ્સ્કી પેપેનીન પાસેથી બેત્રણ ફૂટ લાંબી ફિલ્મ મેળવવામાં સફળ થયો, તેણે પોતાના આગળી ફિલ્મ તો ક્યારનીય પૂરી કરી નાખી હતી.

જુન ૪ થી-૨૦ મે દિવસ

આખી રાત મહેનત કરીને શિશોવિ પોતાની હાથકારીગીરીનું

ખનાવેલું ગઢનતામાપક યંત્ર ઠેઠ સવારે પૂરું કર્યું. અલગત સવાર એ તો પહેતું કહ્યું તેમજ અહીં સાપેક્ષ વસ્તુ સમજવી સુધ્ય આ પ્રદેશમાં તો ક્ષિતિજની એક સરખી જ બિચાઈએ દિવસે ને રાતે આઠા મારતો હોય છે દક્ષિણદ્રુવ પર પણ આમ જ બને છે.

વહેલી સવારે અમે બરફ ગાડી ઉપર લાગી પડ્યા. અને એક નાનકડી નહેર પાસે જઈને પાણીની જાંઘ માપવાની તૈયારી કરી. આ નાનકડી નહેર બારે વિચિત્ર અને આદીઘૂટીવાળી હતી. અને વચ્ચે બરફના મોટા ખડકો આમ તેમ આડા પડ્યા હતા. અમારા થોડાક જણની મજ્જથી ટ્રાઇનોબ્લકોએ થોડીક બરફની છીપરો પાણીમાં ગળાવી અને એ રીતે એક તરતો પૂલ તૈયાર કર્યો ને તેના પર ઠેકતો ઠેકતો ટ્રાઇનોબ્લકો સામે કાઢે પહોંચી ગયો, અને ત્યાંથી અમારા આ અપૂર્વ પ્રયોગના દ્રશ્યની છબી ઝડપવા તૈયાર થઇ ગયો.

દશ્ય ઉત્તરદ્રુવ વિભાગમાં પહેલી જલશાસ્ત્ર-પ્રયોગશાળાની સ્થાપનાનું હતું. કાંઈ મોટો ધર્મશુર કેલ્ધર્માર્મિક વિધિ કરતો હોય તેવી ગંભીરતાથી શિશેવિ દોરી સાથે જલોમાપક યંત્ર બાંધ્યું તેનો પારો અત્યારે કેટલો છે તે નોંધી લીધું, અને આજ્ઞા કરી ‘દોરી નીચે છતારો.’

મોનોમેટ્રીવના દાથમાં ગરેડો હતી. ધીમે અને સાવચેતીપૂર્વક તે ગરેડો ફેરવવા લાગ્યો અને દોરી સાથે બાંધેલું થર્મોમિટર નીચે સમુદ્રમાં ડિગરવા લાગ્યું. પાણી શાત, નીનગેરું અને અસાધારણ પારદર્શક હતું. દોરી ૧૫૦ ફૂટ સુધી અદર ગઇ તોપણ અમે ગરમીમાપક યંત્રને જોઇ શકતા હતા મોનોમેટ્રીવ દોરીને વાર પછી વાર નીચે ઉતારતો હતો ૩૦૦ ૪૫૦. ૬૦૦ ૭૫૦...અમારા વરજ્જશાસ્ત્રી અહીં અટક્યા, અને દોરી માથે બીજું ઉચ્ચતામાપક યંત્ર જોડ્યું. પછી ત્રીજું યંત્ર સાંધ્યું. પછી ચોથું યંત્ર પાણીમાં

‘જિંદુ જીતરી ગયું.’ આ પછી, એક દૂત-ચંત્રને ‘પાણીમાં મોકલ્યું.’
 ‘આ ચંત્ર ઉત્સુતામાપકચંત્ર’ પામે પહોંચીને તે ચંત્રને ‘બંધ કરી
 દે છે. એટલે જે જગ્યાએ જોટલી ગરમી નોંધાઈ હોય તેમાં ફરતી
 પડે, એટલે જુદી જુદી જગ્યાએથી એ ચર્મામિટર પાછું ખેંચાતી
 વખતે એ માપમાં ફેર ન પડે’

‘ યોડી મિનિટ’ પછી શિશોવિ હાથ જાંચો કર્યો એટલે મોવોડાવે
 ગરેડી પાછી ફેરવવા ‘આંડો ને દોરી ધીરે ધીરે ગરેડો ઉપર વીંટાવા
 લાગી.’ આ કામ ધણું મુશ્કેલ હતું. ૩૦૦૦ ફૂટથી પણ ઊંચી એવી
 તારની ગૂંચેલી ટોરીયું ધમન ધણું હતું. મોવોડાવે પહેલાં બતાવેલું
 ‘જોર હવે ધીરે ધીરે ઘટવા લાગ્યું. તેણે ‘૧૫૦ ફીટ દોરડું’ ખેંચ્યું,
 ત્યાં તો હાંશીને તે બોલી જાણ્યો: ‘હાથ ! અહીં’ તે જોટલી ગરમી
 પડે છે.’ તેણે પોતાનું કામ સ્પીરીનને સોંપી દીધું. યોડી મિનિટ
 પછી સ્પીરીને મોવોડાવના અભિપ્રાયને સંમતિ આપીને ગરેડીમાં
 હાથો રીસ્ટ્રોન્ડને સોંપી દીધો. આના પછી ફરેક જણ ગરમીની
 વાત કરે, ‘એટલે બીજાએ આ કામ ‘ઉપાડી લેવાનું’ છે એ સૌ
 સમજી જતા.’

‘મંમુદના’ જિંડાણમાંથી પહેલું જલોખામાપક ચંત્ર બહાર
 નીકળ્યું. અધીરાઈથી ધુજતા ધુજતા શિશોવિ તે ચર્મામિટરને
 ટોરીથી છૂટું પાડ્યું, અને હાથમાં આમિયો કાચ લપ્પને ત્યાં ને
 ત્યાં પાણીની, ગરમીનું માપ લેવા લાગ્યો. એક ચર્મામિટરની
 ગરમી તેણે જાણે કાંઈ જ બન્યું નથી, એમ નોંધી. પણ સાંજ
 ‘ચર્મામિટરનું’ માપ લખતી વખતે તે બોલી જાણ્યો: . . .

‘આ શું ! આ ચર્મામિટર તો જગડી ગયાં લાગે છે.’

ચર્મામિટરનો પારો કહેતો હતો કે ૯૦૦-ફૂટની જિંડાણ
 પાણી-૬૨° ગરમીવાળું છે. ‘આમત હોય જ નહિ,’ તે બજાયો.
 બીજું ચર્મામિટર પાણીમાંથી બહાર આવ્યું, તે ૧૫૦૦ ફૂટની

જિંડાઇએથી આવતું હતું. તેમાં 'પરિ' + ૪૮° સેન્ટીગ્રેડ હતો. હવે શંકાને સ્થાન ન હતું. કુવસમુદ્રના મધ્યભાગમાં, કુવબિંદુની નીચે ગરમ પાણીનો મોટો પ્રવાહ વહેતો હતો.

વિજ્ઞાનની આ મહાન ઝોલથી અમે 'એવા' તો સ્તબ્ધ બની ગયા હતા કે ઘડીકે તો અમે અમારો આ ઝરેડી ખેંચવાનો થાક ભૂલી ગયા. ત્રીણું ચર્મામિટર, ચોથું ચર્મામિટર 'એમ' એક પછી એક બહાર આવતાં તમામ ચર્મામિટરોએ એ વાત કહી કે નીચે પાણીમાં ગરમી છે. મામાન્યરિતે કુવસમુદ્રનાં પાણીની ડાઘા-૧.૬૦ થી-૨.૦ની વચ્ચે હોય છે. ત્યારે ઠંડું ૩૦૦૦ ફૂટની જિંડાઇએ પણ પાણીની ડાઘા-૦.૧૭૦ સુધી દેખાઇ હતી 'આ ચર્મામિટરની ડાઘાનીં ડાંકણાંની જે પાણી બરાબ રહ્યું હતું, 'તેને પણ જુદી જુદી ઠામની ડાઘામાં ભેળું કરી લીધું. તેનું સ્માયણિક નાવસોકન કરેવાનું કામ બાકી હતું. તેમાં ક્ષારનું પ્રમાણ કેટલું છે, અને ખીજાં ક્યાં ક્યાં દ્રવ્યો છે તે તપાસવાથી આ નીચેનાં ગરમ પ્રવાહનું મૂળ ક્યાં છે, તે જાણવું મહેતું થઇ પડે તોપણ અમને શંકા નહોતી કે આ ગરમ પ્રવાહ આંટવાટિકના મહાન 'અખાતી પ્રવાહ'ની એક શાખા છે. ફ્યોરીડામાં ગરમ થયેલું પાણી ઠંડું કુવ આગળના પાણીને ગરમ કરી જાય છે.

૧. શિશોવિ તો સાંજ સુધી ત્યાં ને ત્યાં બેસી રહ્યો અને પાણીની ગરમી માપવાનું કામ આખો દિવસ તેણે ચાલુ રાખ્યું. તેણે ચર્મામિટરને પાણીની જુદી જુદી જિંડાઇએ મૂકીને એ નક્કી કરવાનો પ્રયત્ન કર્યો કે ગરમ પ્રવાહ કેટલી જિંડાઇએ વહે છે. તેણે બધા મળીને લગભગ ૧૫ માપ કાઢ્યાં. અને એમ નક્કી કર્યું કે ગરમ પ્રવાહ ૭૫૦ થી માડી ૧૮૦૦ ફૂટની જિંડાઇ સુધી વહે છે. સૌથી વધારે ગરમ પાણી ૧૨૦૦ ફૂટે છે. ત્યાં આગળ ગરમી +૦.૭૭૦ સેન્ટીગ્રેડ હતી. આ ગરમ પ્રવાહ ઉપર વળી કંડા પાણીનું

પડ હતું, અને આ પડ ઠેક સપાટી સુધીનું હતું. તેની મરમો -૧૬૩૦ સેન્ટીમીટર હતી.

અમે આ સમુદ્રના શાંત સપાટ વિસ્તાર ઉપર મુખ્ય દિશિએ જોઈ રહ્યા. દુનિયાના કયા વૈજ્ઞાનિકને ખબર હતી અરે? અમારા-માંથી પણ કોને કલ્પના હતી કે અહીં પણ નીચે આવેા મદાન નહ મરમ પાણી લાવીને દાલવતો હશે! એકાએક અમે મરમની કોર ઉપર એક નાનીશી માઝલી જેવું કંઈક જોયું. હું નીચે વળ્યો, ને તેને હાથથી પકડવા ગયો. અને લગભગ પાણીમા મગડી પડ્યો. એટલે અમે ડ્રિટાવળ કરવાને બદલે મહેનતની વહેંચણી કરી. મોસોકોવે મારા પગ ઉપર પોતાના ઘરિરનું વજન મુક્યું, ને હું પાણીમા ઠેક સુધી ઘૂમીને હાથ પાણીમા નાખીને તે માઝલી પાછળ પડ્યો. દમ મિનિટતી સતત મહેનત પછી અમને સફળતા મળી. અને અમારો શિકાર હાથમા આવ્યો. તે એક નાનકડો કરમનો હતો. લગભગ ૨ ઈંચ મોટો હશે. વળી બીજો એક ભ્રમ અહીં ત્રપ્યો. ધ્રુવપ્રેશના પાણીમા પણ શ્વસપિ છે. શિગોવે તે દિવસે પાણીમા જાંડી જાળ નાખી તે જાળમા અનેક નાના મોટા શ્વ-ડાઓ પડ્યાયા.

હજી હવામા સુધારો નહોતો દેખાતો આકાશ ખૂબ હવાયેનું રહેતું. વચ્ચે વચ્ચે મરમ પણ પડ્યા કરતો. હવામાન-૩૦ સેન્ટીગ્રેડ હતું. મોઝુરકે કલ્પ કે ત્યા પણ એવી જ દાલત છે. અમે નેમની પાસે કે તેઓ અમારી પાસે જાડોને આવી શકે તેમ ન હતું એટલે અમે અનુકૂળ હવાની રાહ જોતા બેઠા.

જૂનની ૫ મી-૧૨ દિવસ

મધ કાલે આકાશ વીખાવા લાગ્યું, અને અમારા હવાખાનું-મા નવો શ્વ આવ્યો. મોઝુરકે પણ જણાવ્યું કે તેનું હવાધ મેદાન તૈયાર છે, અને હવા પણ સુધરી છે. સ્પીષ્ટ, પોડોપીઆ-

નોવ, શેવેશેવ, અને રપીરીન તો આખી રાત લગભગ બેતાર ટેલિફોન ઉપર માત્રુરકના વિમાનીઓને અનેક પ્રકારની ઊડવા મંબંધી સૂચનાઓ આપ્યા કરતા હતા-પવન કંઈ બાજુનો છે, અમારી ડાવણી જરાજર કંઈ જમ્યાએ છે ! વગેરે વગેરે.

બંધી જાનની ગણતરી કર્યા પછી માત્રુરકે જાહેર કર્યું કે પોતાના વિમાનને એમ ને એમ તેમાંથી બાર હલકે કર્યા વગર, પેપેનીન માટેનો એક પથ્થુ ચીજ ઝોછી કર્યા વગર, તેમ જ ખીજ કોઈ વિમાનની મદદ વગર લઇને આવી પહોંચશે. ક્ષિતિજમાં પ્રકાશિત રેખા દેખાઇ, આકાશ વધારે ને વધારે સ્વચ્છ થતું જતું હતું. કુદરત પોતે જ અમારી મદદે લાગી હતી. અમારી અને માત્રુરકની વચ્ચે જરાજર ગીધી લીટીમાં વાહજાંઝોની એક ટ્રેડી જેતું પડી ગયું હતું. સવારના ૫-૩૦ વાગે ત્યાંથી સદૈય આગ્યો:

‘જલું તોયાર. એન્જિનો મરમ થયાં છે. તરત જ ઊપડીએ છીએ. એ આ હું મારા એન્જિન બીહું છું. હવામાં અમારા તરફ ધન રાખજો.’

અમારી ડાવણીમાં અમે બધા દુકડીઓમાં ગોઠવાઇ ગયા હતા. ત્રણ ત્રણ જથ્થાની દુકડીને દૂરનીનો લઇને જુદી જુદી જગ્યાએ ગોઠવી દેવામાં આવી હતી. અને દરેકને આકાશના અમુક અમુક ભાગની યોડીયું કામ સોંપી દીધું હતું. અને વિમાન દેખાવ કે તરત જ ખજારે આપવાના હતા. વિમાની મેદાનમાં રાતા વાવ-રાઓથી નિરાનીઓ કરવામાં આવી હતી. મોસ્કોવ્સ્કી અને ઓર્યોવ ખરકની સપાટ ઉપર આખા મેદાનની સપાટી જરાજર તપાસી રહ્યા હતા. બધા બેતાર-મથકોએ હવામાં પોતાના કાન માલ્યા હતા. અર્ધા કલાકમાં માત્રુરકના વિમાને ખજાર આપ્યા કે તેઓ હવામાં ઊડી રહ્યા છે, અને માર્ગે ચડી ગયા છે. યુકોવ તન્ત જ દિશાસૂચક મંત્ર ઉપર બેસી ગયો. અમે બધા આકાશ તરફ મીઠ માંડીને બિભા હતા.

‘ જો રતા ’ ટ્રીધોલ્લખજે બૂમ મરી

જાર નેટલા દૂરેળીનો તે દિશામા મડાછ ગયા અને નાનકડું કાણું ટપકું આકાશમા દેખાયું ટપકામાથી તથ્થુજીવું થઈ ગયું, અને તથ્થુજીવનામાથી નાનકડા વિમાનનો આકાર દેખાવા લાગ્યો વોડોપિયાનેવે મેં યી ધુમાડાની મશાવ મળેજારી આકાશમા ધુમાડાનો મોટો પ્રવાહ વડેવા લાગ્યો વિમાન અમારી છાવળીથી જરાક જમણા દાય દિશે જીડતું હતું, તે આ ધુમાડાને જોઈને બરાબર અમારા ત દે રહ્યું

‘ શાખાશ દરખા બધા ય બેગા યછ જશુ ’ વોડોપિયાનેવ દરખના આવેશમા ઓલી જોડ્યો

આખી છાવળીમા પ્રતિનું ચેતન ગાનહિત ચહેરો, ખડ-ખડાટ હારયના ટુવારાં, મશરીના મોળની ડોળો જીડતી હતી, વિમાન પાસે ને પામે આવવા લાગ્યું અને તેના એન્જિનનું મંગીત પથ્થુ સામળવા લાગ્યા માત્રુરકે અમારી છાવળીની માથે ગાતાના વિમાનને લાવીને એક બે ચક્રર ખવરાવીને બહુ જ કુશળતાથી નીચે ઉતાર્યું” અમે બધા ય વિમાન પાસે દોડી ગયા સામસામા આનિ ગનો, અને અજિન દનોની ઝડી વરસાદિ અમ દનો પહેનો જમરો શરો, એટલે અમે વિમાનના બધા સાથીઓને જોયા બધા ય ખૂબ લહેરમા અને પ્રુથમિમજ દતા વિમાન પથ્થુ એવું જ

માત્રુરકે પોતાની આપવીતી મ્હી તે આ રહી

‘ રોડોલ્ફને ડથી જીપડયા પડી જગાનર પાા મ્વ ક અમાગ મુમ િએ અમને મ્વ કે મુષનિહુ આવી પગેમ્વ વધ ર ખાતરી મ્વ ના માટે મે એને એ રસ્તે હમ મિનિ વિમાનને આગળ જોડાયું મ્વમ્વ મ્વતરીમા યોડીક બૂન હોય અને મુષનિહુથી આગળ જીતરી ન્વધએ,

તેના ફરતાં તેને તરીને આગળ જઈએ તો પાવો નહિ. આ પંજી
 ઊપરની દિશા ધ્યાનમાં રાખીને વિમાનને જરાક ડાબી બાજુ
 લીધું; અને ઊપરની તપાસ કરી, પણ તેના પત્તો ન લાગ્યો.
 એટલે મેં મારી જગ્યા થમક કરીને વિમાનને ત્રીજે ઉતાર્યું. અમારા
 આંખો કાઢ્યો વિમાનમાથી બહાર આવ્યો. અમે એકતારે થઈ
 ગયા, અને અમારા ટોપાનીયે ઉતારીતે 'આતરુદ્ધીય' ગીત
 ગાયું. એકબીજાને અમે બેઠેલા, અને લાલકડો, આ મેદાનમાં બમે
 રાખ્યો. આકરુદ્ધીય અમારા ઉતરાણની ભૌગોલિક હાલત તપાસના
 લાગ્યો. આ મેદાન લગભગ ૧૦૦૦ વાર લાખું અને ૭૦૦ વાર પહોળું
 હતું. મેદાનની ફરતી બરફના મોટા ખડકોની વાડ જેવું જ ધાંધ મધુ
 હતું. અંદર ખૂબ ખાડાખડીયા હતા. બરફના ફેટલા થઈ ગયા
 ગમે તેમ પડ્યા હતા. એટલે વિમાનને ફરી ઉપાડવામાં ખૂબ જ
 મુશ્કેલી હતી. એ મેદાનના ઠેકરાઓ સપાટ ક્યાં વગર અમારું ચાલે
 તેમ નહોતું. અમે બધા મળીને આખા ૬ જણ હતા. અમે વિમાન
 માથી માથેનો બહાર કાઢ્યા. પડાવ નાખ્યો. આ મેદાનને મપાટ
 કરવાનું કામ ઉપાડ્યું. અધુરામાં પુરું અમારું એતાર-પંજર પણ બરાબર
 કામ કરતું ન હતું, તેમ અમારામાં ડાહ્યો જેતારેયે ત્રિજિજ્ઞાન પણ
 નહોતો. અને એટલે જ અમે તમારી સાથે સંદેશ-વહવાર બાંધવામાં
 આટલીવાર લમડાડી એમાં વળી અમારા એન્જિનને પટ્ટો તૂટી ગયો.
 અમે વિમાનની છત્રીના લૂમડામાથી અને બરફમાડીના પદ્મામાથી
 એક નવો પટ્ટો બનાવવાની મથામણ કરી, અમે ફરીયાદ પહેરવાના
 જોડાના ઉપરના ચામડા પણ કાઢીને ઉપયોગમાં લીધા, પણ કાંઈ
 વાતે પટ્ટો કામ આપે નહિ આખો દિવસ આમ અમે મથામણ
 કરતા, આરામના વખતમાં ડોઝોરોવ અમને એકાદ બે ગીતો કે
 નાટકના પાઠો સંભળાવતો અને અમારું મન જન કરતો.

તમારી ઊપરની શોધતા અમને જરા થ વાર ન લાગી ૬૦

માઇલની જગ્યામાં અમારે ૭૦૦ મે રેખાંશ ઓળંગવાનો હતો. વિમાનને ડાંગવામાં થોડીક મહેનત પડી. પણ બધું સારકાર પાર જતરી ગયું. જાંચેથી આ છાવણી કોઇ મોટી વમાદત જેવી લાગે છે.’

પોતાની વાત પૂરી કરી, અને અમે પૂછેલા મત્રાસના જવાબ આપીને મોઝુરક તરત જ સૂવા માટે બિપડી ગયો. તેના માર્થાઓ અને પેપેનીનની દુકડી વિમાનમાંથી આમાન જતારવા લાગી ગઇ. પહેલી જ વખત જલ-માપક ઘંત્ર બહાર આવી. અને શિર્શોવે તેને કમળે લઇ લીરો. એટલું જ નહિ, પણ તેને લેડવા મંડી પડ્યો. તેને આ સમુદ્રની ગંડાઇ જેમ બને તેમ જલદી માપી લેવી હતી.

આ છાવણીમાં શિયાળો માળવા માટે આવેલો પમો સભ્ય આ મોઝુરકના વિમાનમાં જ હતો. તે નીચે જતરીને પોતાની પૂંછડી અદ્દર હવામાં ચડાવીને મેઢાનમા ચારે વ જાણુ ધૂમી રહ્યો હતો. તે અમારી સાથે આવેલ ફૂતરો ‘લહેરી’ હતો, લહેરીએ આ જગ્યા અમલકાળી છે, અને ચાલશે, એમ પોતાનો અભિપ્રાય પૂંછડી જાંચી કરી બ્યક્ત કર્યો.

આજે રિસ્ટલેન્ડે પહેલાં લેયેવ પેક્ષા પક્ષીને આખરે પકડ્યું. તે અમાર. ખાલી પડેલા ડગલામાં કંદક મળે તો તે માટે તપામ કરતું હતું. ત્યાં આ બાઇ પકોચી ગયા. અને જાજ નાખીને તેને પકડ્યું. તે પોતાના શિકારને લઇને ખુશખિજાજમાં અમારા તબૂમા આવ્યો. ત્યાં તો બહારથી પેપેનીનનો કોઇબર્યો અવાજ આવ્યો:

‘ખીજના પક્ષી એમ ચોરી જવાની કોની તાકાત છે ?’

‘ત્યારે ધ્રુવમા ચારેકોર આમ એકવાડ નાખીને ખાવાતું કેમ વેડી નાખો છો ?’ રિસ્ટલેન્ડે તેને જરાક વધારે ચીડ્યો, અને પેલું પક્ષી તેને મોપી દીડું. પેપેનીન તેની મામે ચુકરી ઉગામી અને પક્ષી લઇને પોતાના ઘરમા ચાલ્યો ગયો. પક્ષીને ત્યાં રહેવાની ગોઠવણુ કરી આપી. અને ધ્રુવપ્રદેશનો આખી વસ્તી આ

ધ્રુવ પર પ્રાણીસૃષ્ટિની હયાતી માનિત કરતા આ પક્ષીને જોવા ટોચે મળ્યા.

આજે રમીડે બધા વિમાનના મુખ્ય વિમાનીઓને પોતાના તંબૂમાં બેસાડ્યા હતા. પાઝ ફરવાની યોજનાઓનો ત્યાં વિચાર કરવાનો હતો. બે ઉપાયો સૂચવવામાં આવ્યા હતા. એક તો એ કે એક વિમાનને અહીં જ છોડી દેવું. અને બાકીના જહાજને રેડોફ્લેન્ડ સેન્ડ લઈ જવાં અને બીજો ઉપાય એ કે બધાં ૫ વિમાનોએ ઊપડવું તો સાથે જ પણ બે વિમાનોને વચ્ચે ૮૫° અક્ષાંશ ઉપર ઉતારી મૂકતાં વિમાનોને માટે રેડોફ્લેન્ડથી પેટ્રોલ લાવીને તેમાં ભરીને પછી રેડોફ્લેન્ડ પાછાં લઈ જવાં. પ્રવાસના નેતાએ બધા વિમાનીઓનો આ બાબતમાં અભિપ્રાય માગ્યો.

એસેક્શીવ:-ધ્રુવ તરફની સફર વળતે મેં નીચેના બરફની પરિસ્થિતિને ખામ ચીવટથી જોઈ હતી. ૮૪° અક્ષાંશથી આગળ એક બરફવાળો પ્રદેશ વિમાન ઉતારવા માટે ખૂબ અનુકૂળ છે. એટલે મોટા વિમાનને ૮૫° અક્ષાંશ ઉપર ઉતરવાની પૂરી શક્યતા છે. એટલે એક વિમાનને અહીં ધ્રુવ ઉપર મૂકી જવાની વાતની મામે મારો વાર્ધિ છે.

મોટોકોવા:-હું પણ એ જ મતનો છું. એક સારી દાલતમાં હોય એવા વિમાનને અહીં શું કામ મૂકી જવું ? લોકો આપણી આ વાત કેમ સાંખી લે ? અને એવો કેાઈ વિમાની હોય કે જે પોતાના વિમાનને મૂકી છત્રે એક ઉતારની જેમ પાછો બીજાના વિમાનમાં બેસીને જાય ?

વેડોપીઆનોવ:-૮૫° અક્ષાંશ ઉપર વિમાનને ઉતારવું, એમાં મારી રીતે જોખમ રહેલું છે. આગમના સ્વર્ણ હોય ત્યારે વિમાનને ઉતારવું એ એક વાત છે. જાણા પ્રકાશમાં નીચેની જમીન

ખાલસમડીઆવાળી હોય છતાં સમાટ-ટેખાપ છે, એટલે વિમાનને જનારતી વખતે બાંગી પડવાનો પૂરા મંબવ. મારી એવી મૂચના છે, કે, આપણે કોલેક્ષનેડથી એક નાના વિમાનને ૮૫૦માં અક્ષાંશ ઉપર મોકલવું. તેને ત્યાં જીનારવામ્મ મુરકેની નદિ પડે. તે વિમાન ત્યાં રહ્યું રહ્યું આપણને ત્યાંના હવામાનના, તાગેતાગ, મમાથાર, મોકલવું રહેશે.

, આપણેની નજીક મને લાગે છે કે આ માત્રો ઉપાય છે.

, રમીટ-આપણે આપણા પ્રવાસને જેની અજાણતાથી આરંભ્યો, તેટલી જ અજાણતાથી પાર પડવો જોઈએ આપણે એક વિમાનને અહીં મૂકી જઈએ, તેથી કોઈ આપણને દોષ દેવાનું નથી. બધા, એમ તો ખાતરીથી માનશે કે આ નિર્ણય કદાચ કદાચ વગર નહિ કર્યો હોય. પણ તેમ છતાં, એક વિમાનને અહીં મૂકી જવાનો અર્થ એ થશે કે દુવપ્રદેશ આપણને એટલી દાર ખવરાવી. આપણે તો એમ નિર્ધાર કરી જાતોવવું છે કે સોવિયેટ વીરો આ પ્રદેશ ઉપર ન પૂરું સત્તા ધરાવે છે. અને તેમણે આ પ્રદેશ ઉપર પોતાના એક પણ માધનનો એમ આપ્યો વગર આ વિનય મેળવ્યો છે. પણ આ પ્રદેશમાં કંઈ જગ્યાએ જોખમ નથી ? શું દેહ દુવખિંદુ સુધી વિમાનને લઈ જવામાં, અને ત્યાંથી આ તોશનમાં એરન્ટન મુકું ઉપર માણું લઈ જવામાં એણું જોખમ છે ? વળી આપણે એ પણ ધ્યાનમાં રાખવું જોઈએ કે એક વિમાનને તૈયાર કરવામાં સરકારને લખવૃટ પેસો ખરચવો પડે છે. આપણે તેને આમ વેચી દઈ ન જઈએ.

એવેક્ષીવ.-હું ૮૫૦ અક્ષાંશ ઉપર મારા વિમાનને જનારવા માટે મંજૂરી, મુશું છું. વખતે સાથે માથે ખાતરી આપું છું કે વિમાન કે તેના માથામને, જીવી, આય નહિ આવના દઈ.

રમીટ-મારે એ, કપૂલ, છે. બીજું વિમાન માનુરકનું રહેશે.

ખાદ્યમગીઆવાળી હોય છતાં મમાદ ટેખાય - છે. એટલે વિમાનને
જિતારતી વખતે બાંગી પડવાનો પૂરો મંબવ. મારી એવી સૂચના
છે, કે આપણે ડોક્ટરે-ડચી એક નાના વિમાનને ૮૫૦માં અક્ષાંશ
ઉપર મોકલ્યું. તેને ત્યાં જિતવામાં મુશ્કેલી નહિ પડે. તે વિમાન
ત્યાં રહ્યું, રહ્યું આપણને જ્ઞાના સ્વામાનના. તાજેતાજા, સમાચાર.
મોકલવું રહેશે.

આપણીની:- હા મને લાગે છે કે આ માત્રો કપાય છે.

શ્રીમદ્:- આપણે આપણા પ્રવાસને જેની મહત્વનાથી આરંભ્યો,
તેટલી જ મહત્વનાથી પાર પડવો જોઈએ આપણે એક વિમાનને
અહીં મૂકી જઈએ, તેથી કાંઈ આપણને દોષ દેવાનું નથી. બધા
એમ તો ખાતરીથી માન્ય છે કે આ નિષ્ફળ કંઈ કારણ વગર નહિ
કર્ચો હોય. પણ તેમ છતાં, એક વિમાનને અહીં મૂકી જવાનો
અર્થ એ થશે કે દુર્વંશને આપણને એટલી દાર ખવરાવી. આપણે
તો એમ નિર્ધારી જતાં વધુ છે કે સોવિયેટ રીશ આ પ્રદેશ ઉપર
ન પૂરું મતા ધરાવે છે. અને તેમણે આ પ્રદેશ ઉપર પોતાના એક
પણ માધનનો ભોગ આપ્યા વગર આ વિશ્વ મેળવ્યો છે; પણ
આ પ્રદેશમાં કંઈ જાણીએ જોઈએ નથી? હું ઠેક દુર્વંશ કુધી
વિમાનને લઈ જવામાં, અને ત્યાંથી આ તોફાનમાં જેરન્ટમ સમુદ્ર
ઉપર માધુ લઈ જવામાં આપણે જોખમ છે ૨ વળી આપણે એ
પણ ધ્યાનમાં રાખવું જોઈએ કે એક વિમાનને તૈવાર કરવામાં
સરકારને લખવું પેસો ખરચવો પડે છે. આપણે તેને આમ ખેંચી
છા ન ગણીએ.

એવેક્સીવ:- હું ૮૫૦ અક્ષાંશ ઉપર મારા વિમાનને જિતારવા
માટે મજૂરી, મુશ્કેલી વગર સાથે સાથે ખાતરી આપું છું કે
વિમાન કે તેના માણસને જીવી, આય નહિ આવવા દઉં.

શ્રીમદ્:- મારે એ કપૂત છે. બીજું વિમાન મોકલવું રહેશે.

અમારા જિપડવાના નિર્ણયની ખબર જ નહોતી. એકાએક એન્જ-
નના ધરધરાટથી તે જાગી જડ્યો. મોટો ડંવાડીનો ડગલો પહેરીને
તે બહાર ધસી આવ્યો, ને દોડતો સીડટ પામે ગયો.

‘આ શું ?’ હજી તો આપણે દરિયાની જિંડાઈ માપવાનું
બાકી છે. આજે આપણે દોરી અંદર ઉનારવાનું નક્કી કર્યું હતું.’

‘કાંઈ વાંચો નહિ’ સીડટે કહ્યું. ‘તું તારી મેજે એ માપ
તો કાઢી શકશે. તું અમને તેનું પરિણામ જણાવજે, એટલે અમે
જાતે માપ કાઢવા જોડલો આનંદ અનુભવીશું. અત્યારે હવામાન
એટલું અનુકૂળ છે કે આ તક ન જવા દેવાય.’

પેપેનીન વારાફરતી એક એક વિમાનની મુલાકાત લઈ આવ્યો.
એન્જન સીડી ઉપર ચડીને વિમાનની અંદરના બેડકના બાગમા,
નીચે કાળજીથી નજર ફેરવી ગયો. તેમાં અમે અમારા રસોડાં
બનાવ્યાં હતાં, અને રસોડાની બાબતમાં પેપેનીનને ખામ રમ હતો.
કંઈ પણ પૂછ્યાગાછ્યા વગર તેણે તેમાંથી એક પછી એક વસ્તુઓ
બહાર કાઢવા માંડી. ચાની કીટલીઓ, તપેલીઓ, ચાળીઓ, છરી
કાંટાઓ, ડબ્બામાં ભરેલું બાવું, ઓભરો, લાકડીઓ, બરફની
સપાટો. વગેરે દરેક વસ્તુ એક પછી એક વિમાનમાંથી નીચે પડવા
લાગી. ટુંકામાં વિમાન જેના વગર જિપડી જ ન શકે, એ નિવાય
ખીજું બંદું ચ તેણે નીચે કતારી લીધું. અમે રાજપુત્રીથી આ
બધી વસ્તુઓ જતી કરી, કારણકે અમે જાણતા હતા કે અમે
પાછા અમારી ભૂમિ પર જઈએ છીએ, જ્યારે આ ચાર જણને
તો લાંબા કાળ સુધી એકલાં અહીં જ રહેવાનું છે.

અલગત બધા વિમાનીઓ સમજતા હતા કે ધ્રુવથી પાંચ
રેડોસેન્ડ જવાનો માર્ગ કંઈ સહેલો નહોતો, અને કોઈ પણ
વિમાનને જો એન્જિન બગડ્યું તો પરાણે કોઈપણ જગ્યાએ બર-
ફમાં દિતર્યા નિવાય છૂટકો નહોતો. તોપણ અમે અમારા આમા-

આવી પહોંચી અમે ત્યાં જહૂ વખત રહ્યા ન હતા, પણ અમને એમ જ લાગતું હતું કે અમે અહીં જમાનાઓથી રહીએ છીએ. અમને અહીંનું જીવન સાવ સ્વાભાવિક થઈ ગયું હતું. તંબૂમા તો અમને ખૂબ ગમતું હતું, તે તંબૂઓ અમને અમારા ઘર જેવા દુકાળા લાગતા હતા. મુવપ્રદેશ ઉપર અમે ખરેખર ખૂબ લહેરથી રહેતા હતા. અમે બધાય આખા દિવસની ધોધમાર પ્રવૃત્તિઓ તથા અચાગ અમથી ખૂબ ટેવાઈ ગયા હતા. પેપેનીનની દુકાડીની સતત તપશ્ચર્યા જેવી પ્રવૃત્તિ બોધને અમે અમારાથી બનતી દરેક પ્રકારની મદદ માટે તેમની પાસે પહોંચી જતા. અને એટલે જ વિદાયની ઘડી અમને કોઈ અકસ્માત પડેલા બાધાત જેવી વસમી થઈ પડી અમારા આ દિવોન્ન સાથીઓને ખૂબી મૂકીને અમે જોતજોતામાં બીજી જ દુનિયામાં ઉપડી જઈએ, એ શક્ય છે. ચોડોપિયાનોવનું વિમાન જે વખતે આકાશમાં શો, ત્યારે વિમાનમાની તેમની બેઠકો ખાલી હશે ?

પેપેનીનની દુકાડીના મુખ ઉપર પણ આ વિદાય-વેળાના આવો છુપા રહી શકે તેમ નહોતું. પણ તેઓ તેને છુપાવવાનો પ્રયત્ન પણ ઓછો નહોતા કરતા.

‘હાથ ! હવે તમે ટળશો, એટલે અમે સ્વતંત્રપણે મન વે તેમ કરશું નિરાતે રહીશું, અને અમારું કામ સારું કરીશું.’
 ૧વી જાનવરી તેઓ મોઢેથી બોલતા હતા ખરા કેંકય મહેતો મેં જાણ્યો તો આ બેતાર-ચત્ર જરાક નવરું પડે. તમે તો ૧૫ આકાશ જરાય તેટલા સદેશા ને કાગળો મોકલ્યા કરો છો’
 ૪ આ ચાર જણ આ મુવપ્રદેશના મધ્યભાગમાં એકલા રહેવાના । તેમનું ધૈર્ય બંને અજબ હતું. પણ તેમને તેમના સાથી થી છૂટા પડવાનું કંઈ હતું. તેમના હૈવા બારે થયા હતા.

પીર સિર્ગોવ પેતાના તંબૂમાં નિરાતે બેસી રહ્યો. તેને

તેની પામે ખીજ કરતા ઓછું પેટ્રોલ છે.

માનુકું-કબૂલ છે.

શ્રીમતઃ-હવે છેલ્લી દરખાસ્ત એ છે કે આપણે બધા સુધ જાણીએ.

અમા બરખાસ્ત થઈ ફક્ત મોનોકોલે અને શ્રીમત તબ્બુમાં રહ્યા. મોનોકોલની રીતબાનમાં કંઈ વિચિત્ર ગમગમણ દેખાતી હતી, અને કંઈક હંમધડા લેગતી વાતો તે કરવા લાગ્યા. શ્રીમત એ બધાનું મૂળ જાણના તેની માર્ગે લેયું.

ઝોટા યુનિવિય, (શ્રીમતનું નામ) આખરે મોનોકોલે ભેગો થયો. આ માનુકુંના વિમાનના ખવાસીઓ થાકેલા છે. તેને બહેને મને ૮૫૦ અક્ષારા ક્રિપર કિતરવા લી. ના. ના. શ્રીમતે ગળગળા થઈને કહ્યું 'ના, હું નહિ. તારી તો રડોફ્લેન્ડ ઉપર ખૂબ જરૂર છે. મને એમ લાગે છે કે માનુકુંના વિમાનને પેટ્રોલ પહોંચાડવાનું કામ તારે જ કરવું પડશે.'

ધ્રુવને સલામ!

જૂનની પાંચમી તારીખની રાતથી છઠી તારીખ સુધીમા ધ્રુવથી રડોફ્લેન્ડ સુધીના હવામાનના વાતાવરણમા સુધારો થવા લાગ્યો. રડોફ્લેન્ડથી અમારા ત્યાં રોકાઈ થયેના એ નાથી ઝેરે બચીએ એમ ખબર આપ્યા કે હજુ હવામાનમા સુધારો થવા અંબન છે. રડોફ્લેન્ડ પરથી ફ્રેન્કને પોતાના નાનકડા વિમાન માથે હવામાનની તપાસ માટે ૮૫૦ અક્ષારા ક્રિપર મોકલ્યો. અને તેને એમ સૂચના આપવામા આવી હતી કે તેણે ત્યાં નાથે ગિતમીને હવામાનનો અહેવાલ નિયમિત રીતે મોકલના કરવો.

અન્નિતોને ગરમ કરે 'વોડોપિયાનોવનો હુમ્મ ગાછ જાઓ.

ધ્રુવજિંદુ કપરના અખાજા પાંચમી છેલ્લી ધડાગા આખરે

ખાદ્યમંડીઆવાળી હોય જતાં મમાટ ટેખાય-છે. એણે વિમાનને
જીતારતી વખતે બાંગી પડવાનો પૂરો મંબવ. મારી એવી સૂચના
છે, કે આપણે કોઈકને નથી એક જાના વિમાનને ૮૫૦માં અક્ષાંશ
ઉપર મોકલવું. તેને ત્યાં જીવજતાગળ મુરકેલી નદિ પડે તે વિમાન
ત્યાં રહ્યું રહ્યું આપણને જ્યાંના હવામાનના, ટાન્નોતાન, મમાચાર,
ગોકલવું રહેશે.

૧. બાપુમંડીના-કા મને લાગે છે કે આ આપણે ઉપાય છે.

૨. મીડટ-આપણે આપણા પ્રવાસને નેત્રી મહાજનાથી આરંભ્યો,
તેમની જ મહાજનાથી પાર પડવો એમજે આપણે એક વિમાનને
અહીં મૂકી જઈએ, તેથી કોઈ આપણને દોષ દેવાનું નથી. બધા
એમ તો ખાતરીથી માનશે કે ત્યાં નિશ્ચય કંઈ કરણ્ય વગર નહિ
કર્ચો હોય. પણ તેમ છતાં, એક વિમાનને અહીં મૂકી જવાનો
અર્થ એ થશે કે મુવપ્રેરો આપણને એટલી દાર ખવરાવી. આપણે
તો એમ નિર્ણય કરી જાવવું છે કે સોવિયેટ પીરો આ પ્રેશ ઉપર
ન પૂર્ણ મતા ધરાવે છે. અને તેમજ આ પ્રેશ ઉપર પોતાના એક
પણ મહાનનો ભોગ આપ્યા વગર આ વિલ્પ મેળવ્યો છે; પણ
આ પ્રેશમાં કંઈ જગ્યાએ એખમ નથી? હું દેહ મુવનિર્ણય મુધી
વિમાનને લઈ જવામાં, અને ત્યાંથી આ તોફાનમાં બેરન્ટન સમુદ્ર
ઉપર માછું લઈ જવામાં એણું નેખમ છે? વળી આપણે એ
પણ ખાનમા રાખવું જોઈએ કે એક વિમાનને સૌરા કરવામાં
મરકારને લખલટ પેસો ખરચવો પડે છે. આપણે તેને આમ વેંચી
દઈ ન ગઈએ.

એમેક્સીવ-હું ૮૫૦ અક્ષાંશ ઉપર મારા વિમાનને ઉતારવા
મદ્દે મળુરી, મળું છું. વગર સાથે સાથે ખાતરી આપું છું કે
વગાન કે તેના માણસને, જની, આય નદિ આવવા દઈ:

૧. મીડટ-મારે એ કમ્પલ છે. બીજું વિમાન માત્રકલું રહેશે.

અમારા જિપડવાના નિર્ણયની ખગર જ નહોતી. એકાએક એન્જનના ધરધરાટથી તે જાગી જાયો. મોટા રૂંવાડીનો કમતો પહેરીને તે બહાર ધસી આવ્યો, ને દોડતો સ્પીડ્ટ પાસે ગયો.

‘આ શું ? હજી તો આપણે દરિયાની બિંડાઇ માપવાનું બાકી છે. આજે આપણે દોરી અંદર ઉતારવાનું નક્કી કર્યું હતું.’

‘કાંઈ વાંધો નહિ’ સ્પીડ્ટે કહ્યું. ‘તું તારી મેજે એ માપ તો કાઢી શકશે. તું અમને તેનું પરિણામ જણાવજે, એટલે અમે જાતે માપ કાઢવા જોડશે. આનંદ અનુભવીશું. આત્મારે હવામાન એટલું અનુકૂળ છે કે આ તક ન જવા દેવાય.’

પેપેનીન વારાફરતી એક એક વિમાનની મુલાકાત લઇ આવ્યો. એકદમ સીધી ઉપર ચડીને વિમાનની અંદરના એકના બાગમાં, નીચે કાળજીથી નજર ફેરવી ગયો. તેમાં અમે અમારાં રસોડાં બનાવ્યાં હતાં, અને રસોડાની જાગતમાં પેપેનીનને ખામ રસ હતો. કંઈ પણ પૂછ્યાગાછ્યા વગર તેણે તેમાંથી એક પછી એક વસ્તુઓ બહાર કાઢવા માંડી. ચાની કીટલીઓ, તપેલીઓ, થાળીઓ, છરી કાંચાઓ, ડબ્બામાં ભરેલું ભાતું, ઓગરો, લાકડીઓ, બરફની સપાટો. વગેરે દરેક વસ્તુ એક પછી એક વિમાનમાંથી નીચે પડવા લાગી. ટૂંકામાં વિમાન જેના વગર જિપડી જ ન શકે, એ સિવાય બીજું બધું જ તેણે નીચે ઉતારી લીધું. અમે રાજપુત્રીથી આ બધી વસ્તુઓ જતી ફરી, કારણકે અમે જાણતા હતા કે અમે પાછા અમારી જમિ પર જઈએ છીએ, ત્યારે આ ચાર જણને તો લાંબા કાળ સુધી એકલાં અહીં જ રહેવાનું છે.

અલગત બધા વિમાનીઓ અમજતા હતા કે ધ્રુવથી પાછા રોકેશ્વરેન્ડ જવાનો માર્ગ કંઈ સહેલો નહોતો, અને કોઈ પણ વિમાનને જો એન્જિન જગડ્યું તો પરાણે કોઈપણ જગ્યાએ બરફમાં કિતપાં સિવાય છૂટકો નહોતો. તોપણ અમે અમારા સામા-

આવી પહોંચી અમે ત્યાં બહુ વખત રહ્યા ન હતા. પણ અમને એમ જ લાગતું હતું કે અમે અહીં જમાનાઓથી રહીએ છીએ. અમને અહીંનું હાવણિનું જીવન માવ મ્વાભાવિક થઈ ગયું હતું. તબીબા તો અમને ખૂબ ગમતું હતું, તે તંબૂઓ અમને અમારા ઘર જેવા ફરજાણા લાગતા હતા. ધ્રુવપ્રદેશ ઉપર અમે ખરેખર ખૂબ લહેરયાં રહેતા હતા. અમે બધાય આખા દિવસના ધોધમાર પ્રવૃત્તિઓ તથા અધ્યાત્મ અમથી ખૂબ ટેવાઈ ગયા હતા. પેપેનીનની દુકાનીનો સતત તપશ્ચર્યા જેવી પ્રવૃત્તિ જોઈને અમે અમારાથી જનતી ફરેક પ્રકારની મદદ માટે તેમની પાસે પહોંચી જતા. અને એટલે જ વિદ્યાની ઘડી અમને કેાઈ અકસ્માત પડેલા આઘાત જેવી વસુભી થઈ પડી અમારા આ દિનોનન સાથીઓને અહીં મૂકીને અમે જોતજોતામાં ખીછ જ દુનિયામાં ઉપડી જશું, એ શક્ય છે. વોડોપિયાનોવતુ વિમાન જે વખતે આકાશમાં હશે, ત્યારે વિમાનમાની તેમની બેઠકો ખાલી હશે ?

પેપેનીનની દુકાનીના ધ્રુવ ઉપર પણ આ વિદ્યા-વેદનાના બાવેા છૂપા રહી શકે તેમ નહોતું. પણ તેઓ તેને છુપાવવાનો પ્રયત્ન પણ ઓછો નહોતા કરતા.

‘હાથ ! હવે તમે ટળશો, એટલે અમે સ્વતંત્રથણે મન શાવે તેમ કરશું નિરાતે રહીશું, અને અમારું કામ શરૂ કરીશું.’ આવી જાતનું તેઓ મોઢેથી બોલતા હતા ખરા કેકમ કહેતો ‘તમે જાઓ તો આ બેતાર-ચત્ર જરાક નવરુ પડે તમે તો આપ્ત આકાશ બરાથ તેટલા સદેશા ને કાગળો મોકલવા કરો છો’ કેવળ આ ચાર જણ આ ધ્રુવપ્રદેશના મધ્યભાગમાં એકલા રહેવાના હતા તેમનું ધૈર્ય બધે અજળ હતું પણ તેમને તેમના માથી ઓથી છૂટા પડવાનું દુખ હતું. તેમના હૈવા બારે થયા હતા.

પીર શિર્ગૌવ પોતાના તબીબા નિરાતે જીવતો હતો. તેને

અમારા બિપડવાના નિર્ણયની ખબર જ નહોતી. ઝેડઝેડ એના નના ઘરઘરાટથી તે જાગી બેઠો. મોટે રૂંવાટીનો કાગળ પટેરીને તે બહાર ધસી આવ્યો, ને દોડતો સ્ટીડટ પાસે ગયો.

‘આ શું ? હજુ તો આપણે દરિયાની જાંડાઇ માપવાનું બાકી છે. આજે આપણે દોરી અંદર ઉતારવાનું નક્કી કર્યું હતું.’

‘કાંઈ વાંધો નહિ’ સ્ટીડટે કહ્યું. ‘તું તારી મેજે ઝેડ ના તો કાઢી શકશે. તું અમને તેનું પરિણામ જણાવજે, એટલે જીજી જાતે માપ કાઢવા જોડશે આનંદ અનુભવીશું. અત્યાજ્ઞ’

મનો ખર્ચો થ ઉપયોગી' જ્યેઃ 'નિઃસ્વાર્થપણે' અને 'નિઃસંકાયપણે' તેમને સોંપી દિયો. અમારે માટે આવી મુશ્કેલીઓ એ માત્ર શક્યતા જ હતી, અમારે જેમને માટે મુશ્કેલીઓ એ મત્ત્ય હતી કંત હતી. એટલી જ ઉદારતાથી કરેલ વિમાનીએ પોતાના વિમાનનો પેટ્રોલના ટાંકાઓમાંથી આ જાવણીના પેટ્રોલની ટાંકામાં સ્થગમ ૧૫૦ ગેલન બેટનું પેટ્રોલ રેડી આપ્યું. આ પેટ્રોલ નહોતું પણ વિમાનના દેહનું સોદી હતું.

આખરે બધી તૈયારીઓ પૂરી થઈ. મધ્યમ ધ્રુવની સૂર્યથી પ્રકાશિત રાત્રિને સમયે, જ્યારે ઉત્તરનો પવન ફૂંકાઈ રહ્યો હતો ત્યારે આ ધ્રુવનિવાસીઓ આ ઉત્તરધ્રુવ જાવણીની રીનસરની ઉદ્ધાટનક્રિયા કરવા એકઠા થયા. અમે બધા મળીને ૩૫ જાણી હતા. જોડો મુલિવિય સમીપે એક બરફગાડીની વ્યાસપીક ૬૫૦ ઊંચા રહીને એક નાનકડું જાણી આવેશપૂર્ણ અને હૃદયસ્પર્શી પ્રવચન કર્યું. તેના શબ્દો આ દિશાગતના વિચારનું મટ ઉપર પથરાઈને શમી જતા હતા. પાંચ એક જાણી પડેલાં વિમાનો આ શબ્દોને ધીમે ધીમે ધડધા પાડી રહ્યાં હતાં.

હું આ સભા ખુલ્લી મુકાયેલી જાહેર કરું છું. આ મધ્ય ઉત્તરધ્રુવ ઉપર બરફના ધડેતા એકાદ ઉપર ભૈરવનિક ધાણાની સ્થાપનાનું કામ પૂરું થયું. તે પ્રસંગ ઊજવવા માટે મળી છે. સમીપે આ પ્રવાસના નામક તરીકેનું પોતાનું પ્રવચન શરૂ કર્યું. આપણા દેશ તરફથી આપણને આ મુશ્કેલીકાર્ય સોંપવામાં આવ્યું હતું, તે કરતાં કરતાં જે જે અનુભવોમાંથી આપણે પસાર થયા છીએ, તે અનુભવો આપણે માટે આર ક્ષીમતી નીવડ્યા છે. બિરાદર રહેલીને સોંપેલું કામ પૂરું થયેલો ઉત્સાહ આપણાં દિવમાં છે. આપણે આપણા રાષ્ટ્રની કીર્તિ વધારી છે. અમે સોવિયેટ સંઘના નામનો આદર દુવિવામાં હતો તેથી પણ વધારે વધારે

છે. જો સામ્યવાદી મંડળે આપણામાં આદર્શ પ્રત્યેની ભક્તિ, તે મિદ્ધ કરવાની ધમશ અને શ્રદ્ધા ન રેડ્યાં હોત તો આપણે આ કામ પાર ન પાડી શક્યા હોત. આપણું કારખાનાંઓ આવી ઉત્તમ કારીગીરી ન દાખવી શક્યાં હોત, તો આપણો વિજય શક્ય નહોતો. એ ઉપરાંત આપણામાં સદ્કાર-વૃત્તિ, શરીર અને બુદ્ધિશ્રમનો ઉત્તમ મેળ પણ આપણા વિજયના બળો હતાં. આપણા વિમાનીઓ, સુકાનીઓ, યાંત્રિકો-આખા પ્રવાસ-મંડળના તમામ સાથીઓ ઉચ્ચ બુદ્ધિશક્તિવાળા અને ભગીરથ શરીર-શ્રમ કરી શકે તેવા છે. આજે આપણે આ ઉત્તરદ્રુવ પાસેથી વિદાય લઈએ છીએ. એ વિદાય વસમી છે. કારણ કે આ ઉત્તર-દ્રુવે આપણું ખૂબ જ હેતાળ અને ગિજતાભર્યું સ્વાગત કર્યું છે. જાજો કે યુગોથી તે આપણી સોવિયેટની જ રાહ જોઈ રહ્યો હતો. પાછા આપણે તો દૂર બેઠી જવાના. આપણામાંના ચાર શ્રેષ્ઠ વીરો પાછળ અહીં રોકાવાના છે. આપણને તેમની શક્તિમાં પૂરો વિશ્વાસ છે. તેઓ આપણે સોંપેલો વાવરો ફરકતો જ રાખવાના છે. આપણને સંપૂર્ણ ખાતરી છે કે દુનિયાના વિજ્ઞાનના ઇતિહાસમાં તેમણે કામ કરી જૂલાશે નહિ. સામ્યવાદના વિજયોનું નવું પ્રકરણ આપણા દેશના ઇતિહાસમાં સૂવણું આક્ષરે લખાશે કેજો મેંપેય કાર્યને પાર પાડવા અહીં રોકાતા આપણા ચારેય બિરાદરોને હું અભિનંદન આપું છું.

પેપેનીને સ્મીડટના પ્રવચનનો જવાબ વાળ્યો. તે અચકાતો અચકાતો અને આવેશભર્યા સ્વરે બોલતો હતો.

• અહીં પાછળ રહેતા ચારેય વતી હું ગ્રેન સ્મીડટને વિનંતિ કરું છું કે અમારા વતી બિરાદર સ્ટેલીનને કહેજો કે અમે અમારું કામ દેશને છાજે એ રીતે પૂરું કરીશું અને અમારા પર મૂકેલો વિશ્વાસ સાર્થક કરીશું. અમારા દેશની પ્રતિદાને અમે

હાગીરે આમ નહિ આવવા દધ્યો, અને સોવિયેટ નાગરિક તરીકેનું અમારું ગૌરવ અમે માન્યવશું. મુસ્કેલીઓ અમારામાં ભય ઉત્પન્ન કરી શકે તેમ નથી. તમે અમને છોડીને જશો, પણ અમે એકવા નથી અમે આપણા આખા રાષ્ટ્રની હાંફ અનુભવીએ છીએ. સવામ ! ફરી મળીએ ત્યાં સુધી સલામ, તમે અમારા માટે જેટલું ક્યું, તે માટે તમારો આભાર’

બાપ્તિસ્માનો વિધિ પૂરો થયો રમીડનો હુકમ થતાની સાથે જ કેંકસે દોરડું ખેંચ્યું, અને ધ્વજની કાઠી ઉપર સોવિયેટનો રાષ્ટ્રધ્વજ ચડ્યો. બીજી કાઠી ઉપર રેલીનની છબીવાળો ધ્વજ ફરકવા લાગ્યો. જાંદક અને પિસ્તોલમાથી ત્રણ વાર ખાર કરવામાં આવ્યા. આ પછી છવાયેલી સાતિમા રમીડે ધીર ગંભીર અવાજે રેલીન તથા મોસ્કોડોવને પહોંચાડવાના અહેવાલને વાંચી સંભળાવ્યો.

‘જૂનની છટ્ટી તારીખે ઉત્તરધ્રુવના એક તરતા ધરદના મેદાન ઉપર વૈજ્ઞાનિક શોધનું ચાલું સ્થાપવાનું કામ પૂરું થાય છે. ચાલું ખુલ્લું મૂકવાનો રીતમરનો વિધિ રાષ્ટ્રધ્વજને વંદન કરીને, તથા રાષ્ટ્રગીત ગાઈને બિજવ્યો હતો. સોવિયેટ સંઘને તથા બિરાદર રેલીનને અમે સલામી તથા અભિનંદન આપ્યાં હતા.

“નક્કો કરેલા કાર્યક્રમ પ્રમાણે જ વૈજ્ઞાનિક કાર્ય જોસબેર શરૂ કરી દેવામાં આવ્યું છે. ચેપેનીનની, સિયાણુ ચાલું સાચવનાર હુકડી પાછળ રહે છે તેમનામાં અખૂટ સક્તિ છે, તેમનામાં મૂકવામાં આવેલ વિશ્વાસ માટે તેમના દિનમાં અભિમાન છે સરકારે તથા આપણા સઘે સોપેનું કામ પૂરું કરવાનું તેઓ વચન આપે છે.

“વિમાનો તેમની પાછી મૂર માટે બપડે છે. તેઓ જાણે છે કે આ સફર કંઈ સહેલી નથી. પણ અમારું મુખ્ય કાર્ય પાર પડી ગયું છે. આ સોવિયેટ વિમાનો મોસ્કોથી રડોલ્ફનેન્ડ થઈને ધ્રુવમિંડ ઉપર પહોંચી ચૂક્યા છે. આ ચારેય વિમાનો ધ્રુવમિંડ

ઉપરથી પસાર થઇને એક તરતા જરફના મેદાન ઉપર જિતરીને ભેગા થઇને વૈજ્ઞાનિક શોધખોળનું મથક બિંદુ કરી ચૂક્યા છે. લગભગ ૨૫૦૦૦ શેર જેટલો સામાન એક પણ અકસ્માત કે જનના જોખમ વગર અહીં પહોંચાડવામાં આવ્યો છે. દરેકે દરેક પ્રવાસી શરીરે એવો જ તંદુરસ્ત છે. વિમાન, એન્જિનો અને તમામ સાધનો સોવિયેટ જનાવટનાં છે.

“ પહેલી જ વાર આવા મોટા પાયા પર આ પ્રદેશમાં શોધ-ખોળનું કામ થયું છે. અને અનેક દેશોના અનેક વૈજ્ઞાનિકોએ સૈકાઓથી જેનાં સ્વમાં સેવ્યાં હતાં, તે કાર્ય—એટલે કે આ સમગ્ર ધ્રુવપ્રદેશના મધ્યભાગની શોધખોળનું—સંપૂર્ણ રીતે પાર પડશે, તેની ખાતરી થાય છે.”

■ અમે આ અહેવાલથી અમને તાલીમ આપનાર સોવિયેટ સંઘની સામ્યવાદી પરિપદને અને અમારા વહાલા દેશની સરકારને જણાવીએ છીએ કે અમે અમારું કામ પૂરું કર્યું છે. આ સામ્યવાદી દેશના પુત્રો અમે આજે અપાર આનંદ અનુભવીએ છીએ. અમારો દેશ અમારા વહાલા મિરાદર સ્ટેલીનની નેનાગીરી નીચે એક પછી એક વિજય વરતો જાય છે. એક વધુ વિજયનું કાર્ય અમને સોંપ્યા જવું અને તેને પાર પાડવા જલ્દી અમને જ આનંદ થાય છે, તેની સીમા નથી.”

આખા પ્રવાસમંડળ વતી
શ્રીડૉટ વોડોપીઆનોવ, મોલોડોવ
પેચેનીન, શેવેલેવ, ડોમ્મેરેવ.

અમરાં મસ્તક ખુદ્દાં મજાને અમે ‘ આનરસાધ્વીયનું’ ગાન કર્યું. અને કાલિના વિજયવંત ગાનના નાદથી આ અક્ષાટ ધ્રુવ-વિસ્તાર બરાબ ગયો. શ્રીડૉટ, મિગલર સ્ટેલીનના નામના ત્રણ દર્પદ્વનિઓ કર્યાં. અમે એમાં અમારો ઉત્સાહભર્યો અવાજ પૂર્યો.

અમારા શિક્ષક, તાલીમગીર, અમારા હૃદયમાં ઉત્સાહ રેડનાર, અને અમને વિજયને માર્ગે લઈ જનાર ગિરાદર રહેલીન માટેના હર્ષ-નાદોથી વાતાવરણ ગર્જી જાયું.

‘સભા બરખાસ્ત થાય છે.’ સ્ખીડે કહ્યું: ‘સૌ પોતા-પોતાનાં વિમાનો—’

પેપેનીન, કેંકલ, શિશોવ અને ફિયાડોરોવે અમને પત્રો, હાથીઓ વિગેરેનાં મોટાં પોટલોનાં સંપ્રેતરો આપ્યાં. અને અનેક હાર્દિક વંદનો, પ્રેમ-સ્મરણો પહોંચાડવાનું કહ્યું. પાછળ રહેનારા ચારે ય જણ એક વિમાનમાંથી બોત્તે વિમાન અને એક જણથી બીજા જણ પાસે ફરી ફરીને નીની વિદાય માંથી રહ્યા હતા. પ્રવાસમંડળના મુખીની તેમણે ખૂબ જ હેતાળ અને ભાવભરી વિદાય લીધી.

હવે બધું ય પતી ગયું લાગતું હતું. વોડોપીઆનોવ પોતાના વિમાનની કોટડીમાંથી બહાર નખીને પોતાના વિમાનના સાથીઓને હાથથી ખોલાવી રહ્યો હતો. બીજા વિમાનના પંખાઓ પણ જોરથી ફરી રહ્યા હતા. જે કહેવાનું તથા કરવાનું હતું તે બધું ય થઈ ગયું હતું.

પણ તંબૂથી વિમાન પાસે જવાના માર્ગ ઉપર આ પ્રવાસ-મંડળનો મુખી જોયો હતો. તેણે આખી છાવણી ઉપર એક નજર નાખી. તેના ઇંટ ચહેરા ઉપરથી તે વિચારમગ્ન દગામાં હોય એમ દેખાતું હતું. સ્ખીડ આ છાવણીની વિદાય લઈ રહ્યો હતો. આ અનામી જરૂરના મેદાનને તે છેલ્લી જ વાર જોઈ રહ્યો હતો. આ મંત્ર ધ્રુવપ્રદેશ પર તે છેલ્લી નજર ફેરવતો હતો. તેના મનમાંથી શું શું વિચારો પસાર થઈ રહ્યા હશે? તેના મનમાં તો હજી આ જગ્યાએ આવા બીજા અનેક યાત્રીઓ આ આખા પ્રદેશ ઉપર સ્થાપવાનાં સ્વપ્નાં રમી રહ્યાં હતાં. આ ઉત્તરમુદ માર્ગેથી

વેપારના કારવા ઉપર કારવાઓને પગાર મતા કે કલ્પનામાં જોઇ રહ્યો હતો. આ ધ્રુવપ્રદેશનો નકશો અનેક જળમાર્ગેથી ચીતરાઇ ગયો હતો. એ એક વ્યક્તિની સ્થિતિ જોડી ગજુનરીમાગ દૃષ્ટિ અને શક્તિના જળે જ આ જથ્થું શક્ય બન્યું છે, અને બિવિધમાં જનશે. આપારે તો તે આ પ્રદેશની વિદાય માર્ગી રહ્યો હતો.

‘વખત થઇ ગયો છે,’ વોડોપિયાનોવની જૂમ પડી.

શ્મીડટ વિદાય વેળાનો હાથ ઉચો કરીને કેન્દ્રની પાસે આવીને બોલ્યો ‘આ બિરાદર રહેલીન તથા સરકારને મોક્ષવાનો આહેવાય છે. અમે હુપડીએ કે તરતજ તે બેતાર વડે મોક્ષી આપજે.

તેઓ ફરી વાર બેઠવા અને શ્મીડટ વિમાન તરફ ગયો. વોડોપિયાનોવે એન્જિન ચાલુ કર્યાં, અને બધાય વિમાનને, ઉલાળ ન થાય માટે વિમાનના ડબ્બાને પાછવે છોડે પહોંચી ગયા. એન્જિનો ધૂરકવા લાગ્યાં. વિમાન આપ્તું ધ્રુમણું હતું. અને ધીરે ધીરે તેના હચે ઉપડવાના નિશાન તરફ ખમી રહ્યું હતું. વિમાનને જરાક મેડાવીને વોડોપિયાનોવે હવામાં ચડાવ્યું.

પેપેલીન અને તેના સાથીઓ ખુલ્લે માથે ઉપડતા વિમાન તરફ તાકી રહ્યા હતા. આ પછી માનુરકે પોતાના વિમાનને ઉપાડ્યું. મોલોકોવ અને એવેક્સીવે પોતાના વિમાનોને ઉપાડવાનાં નિશાન પાસે આપ્યાં. જમીન પર હજુ સાત જથ્થું હતા. ચાર પેપેલીનની ટોળીના અને એ ઉપરાંત એક યાત્રિક, એક કેમેરાવાળો, અને ત્રીજો હું.

‘ચાલો જલદી કરો, જલદી’ મોલોકોવે અમારા તરફ હાથ દલાવીને જૂમ મારી અને અમારા મિત્રોની છેત્રી વિનય લાંબી. ‘હાથ!’ મોલોકોવે જૂમ મારી ‘હવે જલદી ઉપડો જનઓને! મને ઉતરું વધારે ફળ આપે છે.’

અમે દોડીને વિમાનમાં ચડી ગયા. પાછળ રહેલા ચારના અવાજો અમારા કાન પર પડ્યા.

‘સલામ વહાલા દેશને સલામ ! મોરકોને અમારા પ્રણામ. હવામાંથી અમે છાવણી જોઈ. આ છાવણી અમને કેટલી વહાલી થઈ પડી હતી ! અત્યારે તે છાવણી જાણે સાવ ઉગમ્મડ લાગતી હતી. ચાર નાનકડાં ટપકાંઓ જેવાં ચારે ય મિત્રોના નાનકડા હાથ હવતા દેખાતા હતા. સલામ ! ઉત્તરધ્રુવ ! વિમાન વધારે જીંચે ચડ્યું, ઝાંખું ધુમ્મસયુગ્મ પડ છાવણી ઉપર છરાઈ ગયું અને અમારા મિત્રો અદૃશ્ય થઈ ગયા. અમારામાંના ચાર જાણુ આ ઉત્તરધ્રુવ સામે મોરચા માંડીને જિત્તા હતા. વાવટાની કાડી ઉપર ઘેરા રાતા રંગનો વાવટો હવામાં ફરકી રહ્યો હતો.

સવારના ૩-૪૨ થયા હતા. અમારો કાર્યો બરાબર પોતાને માર્ગે ચડી ચૂક્યો હતો. અમે એકદમ વાદળાંઓના પડદાને ચીરીને સૂર્યના પ્રકાશના પડમાં ઉપર આવ્યા. અનંત આકાશના ભૂરાં જલ અમારી ચારેય જાગૃ ફેલાયેલાં હતાં. અમે વધુ ને વધુ જીંચે ચડવા લાગ્યા. અમારાં વિમાનો જાણે કે વાદળાંઓના બનેલા ધ્રુવ સમુદ્ર ઉપર માછલીઓની જેમ તરી રહ્યા હતાં.

‘હલ્લો, હલ્લો મુખ્ય વિમાન બોલો છે.’ અમારા કાન ઉપર મૂકેલાં બુંગળાઓમાં સ્પીકરનો ખૂબ પરિચિત અવાજ રે. હલ્લો. ‘મોક્ષોકાવ અને એવેલીવના વિમાનને બોલાવું છું. તમારે ત્યાં બધું કેમ છે ? મહેરબાની કરીને જણાવો જવાબ, જવાબ.

યુકોવ અને મેં જણાવ્યું કે અહીં બધું બરાબર છે. આકે-શોકોવે પણ એવો જ જવાબ આપ્યો. વચ્ચે વચ્ચે આવતી વાદળાંઓની મોટી ચિરાડોમાંથી અમને નાંચેના સમુદ્ર પરનાં મોટા વિશાળ બરફના મેકાનો અને તેમની વચ્ચેની મોટી મોટી નહેરા દેખાતી હતી. વાદળાંઓના ગાલીયાની શોભા કાંઈ અનુપમ હતી.

ક્યાં જિયા, ક્યાં નીચા આવેલા વાહના કોઈ ધૂધવતા સાગરના તરંગો જેવા લાગતા હતા ટ્રોપીનોબ્સ્ટ્રી અમારી સાથે હતો તે આ સુદર દૃષ્યને એક પછી એક છત્રીમા ઝડપવા માડ્યો. પણ થોડી જ વારે તે નિરાશ થઈને બોલ્યો 'માઝ ૨૭ પ્રીટ નેટલી જ ફિશ હવે કેમેરામા રહી છે શુ કરવું ? પેનો પેપેનીનકાકો બધો ખમનો મંધરીને ક્રુવ પર બેસી ગયો છે.'

એક્ષીવના વિમાનમાથી શેવેરેવે માઝુકને વારવાર પોતાના વિમાન સાથે અષ્ટમા રહેવાની સૂચનાઓ આપ્યા કરી આખો કાફનો થોડોક નીચે ઉતર્યો અને જરાજર દક્ષિણદિશા તરફ એક ગતિથી હડવા લાગ્યો એ વિમાનો હવે થોડા જ વખતમા અમરાથી છૂટા પડ્યો અને દરેક દરેક ક્ષણે પૂરતી સાવચેતી રાખવાની જરૂર હતી.

અમે સીધા રંગદેનેડ પર હડ્યે જતા હતા દિશાબદ્ધ શોકનથી અમે ખાતરી કરી લીધી કે અમે જરાજર માયા રાહ પર હતા પવન સાનુકૂળ હતો, અને અમારા વિમાનની ગતિ મનાના ૧૪૦ માઇલની હતી આ ઝડપ કદાચ જેવી તેની ન ગણાય અમે આ આખો વખત વાહનાઓના અતૂ પ ની ઉપર હડી રહ્યા હતા. પણ અમારા વિમાનમા તો વાતાવરણ 'ક્રિમ્બાબુ' હતું સૂર્ય પણ વતાવજીતે પૂરતી મરમી આપી રહ્યો હતો મ્યાક મ્યાક અમારી નાંચે મમ્બુ ઉપરના જરફના મેનો દેખાતા હતા આજ જરફના કિના મમ્બુ બેગએ રોકાઓથી અને મહાન મુમાફરોના ઘવના બેગો લીધા છે અનેક ધરતીને મથાળે પડેા ચા નીકળતા માદમવીરોને તેજે પડકાર્યા છે આજે અમે એ મુરકેબીઓને માપ નીચે રાખી દઇને તેના ઉપરથી પમાર થા રહ્યા ડીએ વાહનાઓના યર ધીર ધીર જાયે ને જાયે ચડવા લાગ્યા, અને જવન પણ દરે અમારી પાછળથી વાવાને

જાગે અમારી પડખે ત્રાંચો વાવા લાગ્યો. અમારી ગતિ ક્ષત્રાકના ૧૨૫ માઇલની થઇ. અમારા વિમાન ૬૦૦૦ ફીટની ડુંગાઇએ ચડ્યાં. અમારાં મુખ્ય વિમાને કુઝને બેનારથી ત્યાંના દવામાનના ખજર પૂડ્યા. કુઝે ૮૫ અક્ષાંશ ઉપરના પોતાના જરફ ઉપર કૌશા મુકામેથી ખજર આપ્યા કે ત્યાં ૩૬૦૦ ફીટની ડુંગાઇએ ગાઢ વાંદળાંઓનો થર છે.

સવારના ૬ ને ૬ મિનિટ. અક્ષાંશ ૮૪-૪૦ હું મારા કાન ઉપર બેનારના બૂંગળા રાખીને જ બેઠો હતો. મેં શેવેસેવનો સ્પષ્ટ અવાજ સાંભળ્યો.

‘હલ્લો હલ્લો, મુખ્ય વિમાન એક્સીડન્ટ’ વિમાન બોલે છે. માયુરકનું વિમાન પાસે રડોલ્ફવેન્ડ સુધી ચાલે તેટલું પેટ્રોલ છે. મેં તેને તમારી પાછળ રડોલ્ફવેન્ડ જવા સૂચના આપી દીધી છે. હું જરફ ઉપર મારા વિમાનને લઇને ઉતરી પડું છું.’

‘હલ્લો, હલ્લો, મુખ્ય વિમાન બોલે છે. સ્મીટ બોલે છે. હું તમારો મદદશ સમજી ગયો. તમારે નીચે ઉતરવું પડે છે તેથી મને દુઃખ થાય છે. પણ તમારો નિર્ણય તદ્દન સાચો છે. અને મારે તે મંજૂર છે. મહેરબાની કરી તમે વાંદળાઓમાં કંઇ રીતે નીચે ઉતરો છો તે મને જણાવના રહો.’

‘હલ્લો, હલ્લો, માયુરકનું વિમાન બોલે છે. અમારી પાસે ૪૦૦ ગેલન પેટ્રોલ છે. રડોલ્ફવેન્ડ સુધી અમે ખુશીયા પહોંચી જઈશું.’

‘હલ્લો, હલ્લો, એક્સીડન્ટ વિમાન બોલે છે. મુખ્ય વિમાનને બોલાવે છે. તમે અમને કંઇ રીતે નીચે ઉતરીએ છીએ, તે જણાવવાનું કહ્યું. અમારી ઘડિયાળમાં અત્યારે ૭ ને ૫ થઇ છે. ડિયાઇ ૪૨૦૦ ફૂટ. અમે વાંદળાંઓની એક બેબક પાસે આપ્યા છીએ... ડિયાઇ ૩૯૦૦. ફૂટ અમે વાંદળાંઓની અંદર ઊતર્યાં... ડુંગાઇ ૩૫૭૦ ફુટ હવે કંઇ દેખાઈ નથી, ડુંગાઈ ૩૬૦૦, ગાઢ

ધુમ્મસ... હંચાઈ ૩૩૦૦ .દળી માઠ અધિકાર . હંચાઈ ૨૮૫૦
નીચે વાહનમા માર્ગ થયો. માર્ગ વધારે મોટો ' .

સુકોવનો અવાજ હવે માવ જાખો પડતા પડતા મંબળતો
અંધ પડી ગયો. તેનું વિમાન ક્રમશઃ નીચે ઉતરવાની જગ્યાની
તપામમા ચક્કર મારતું દેશે, અને એટલે તેનાથી અમે ખૂબ દૂર
નીકળી ગયા. અમે તો દક્ષિણ દિશામા આગળ ને આગળ વંધા
કયું. વાહનાઓની ચિરાડનાથી અમે જે અરેજના તરત મોગ
જેવા તેથી અમારી ચિંતા વધતી જતી હતી એવેક્ષીવ ક્યા અને
કેમ ધીરે પોતાના વિમાનને ઉતાવળે અમારો ત્રણ, વિમાનનો
કાર્કસો એક પછી એક અદ્યક્ષ અક્ષારોને વચાવતો વગાવતો
રેડોલ્ફસેનની નજીક ને નજીક આવી રહ્યો હતો.

મવારના ૮-૧૫ થયા. અમારી સામે વાહનાઓનો છત્રથી
ઠંકાપેયો રેડોલ્ફસેન દેખાતો હતો. વિમાનો રેડોલ્ફસેનની ઉપર
ચક્કર મારવા લાગ્યા પણ નીચે ઉતરવું મુશ્કેલ હતું. વાહનાઓનો
થર ટેક જમીન સુધી પથરાયેલો હતો આખરે વોડોવીઆનોવે જોયું.
કે પાને વાહનાઓને એક જગ્યાએ ખસેડી દીધાં છે અને તે ઢોળાવ
નજરે પડ્યો કે તરત જ નિશ્ચય પૂર્વક ત્યાં વિમાન લઇ ગયો અને
ઢોળાવ ઉપર ચઢને અમારો કાર્કસો બહુ જ કાગળ પૂર્વક ટેકરી
ઉપર ઉતર્યો અને ત્યાંથી ઢોળાવ ઉપર ચઢને અમે મેલનમા આવ્યા.

અમારી સફર પૂરી થઇ. રેડોલ્ફસેન પર અમારી રાદ જોઇને
મેના ત્યાંના યાજ્ઞના અમારો મિત્રો અમને બોટવા દોડી રહ્યા હતા.
અમે પાઝ ઘેર આવ્યા !

પ્રકરણ ૬

બરફની છાવણી નંબર ૩

એ. રાશ્મીડે વિમાનમાંથી ઉતરતાં વેંત જ મુખ્ય કોટડીમાં ટેલીફોન પાસે પહોંચી ગયો. તેને એ જાણતું હતું કે અહીંની છાવણીએ એવેક્સીવ માથે ટેલીફોનથી વાતચીતનો સંબંધ સાધ્યો છે કે કેમ ? તે ભારે દૈયે પાછો ફર્યો. હજી સુધી એ સંબંધ જોડી શકાયો ન હતો. જોતોવિન માથા ફરતો એક મોટો પટો પોંટીને અમને મળવા માટે આવી પહોંચ્યો. અમે તેનાથી જૂટા પડ્યા પછી અહીં તેને એકાએક કાનના દુઃખાવાની પીડા ઉપડી હતી. અને ડોક્ટરોએ તેને પથારીમાંથી નિલકુલ ન ઉઠવાની કડક સુચના આપી હતી પણ જ્યારે તેને ખજૂર પડી કે આજે અમે આવીએ છીએ અને આખા બેટ ઉપર તો વાદળોંઓનો મોટો અધાર પછેડો છવાયેલો છે, એટલે તે પોતાનું નાનકડું વિમાન લઇને ઉડડ્યો, અને વાદળોંઓમાં ચઢને અમને મળવા અને રસ્તો બતાવવા ઉડ્યો હતો.

‘હું જામને એવેક્સીવને શોધી આવું’ તેણે રશ્મીડને કહ્યું ‘મારું વિમાન જરાજર ચાલુ હાવતમા છે, અને મારા સાથીઓ પણ તૈયાર છે.’

‘હું એવેક્સીવને કટકું પેટ્રોલ આપી શકીશ ? નેતાએ પૂછ્યું

‘એક હજાર દિવોઆમ’ તેણે જવાબ આપ્યો. ‘સરમ ! તો પત્રી તૈયાર થાઓ. આ રિસ્ટવેન્ડ તારી સાથે દિગ્દર્શક તરીકે આવશે.’

ચોડી મિનિટમા તો અમે આ બેઠની શિયાળુ છાવણીમા જવા ઉપડ્યા, ફક્ત વિમાનના ખચ્ચસીઓ પોતપોતાના વિમાન પામે રહ્યા હતા. અમે બધા સુકાની અમનદારોની ઝોરડીમા બેઠા મળ્યા. અને છાડીની એક બાટલીમાથી દારૂ પીને આ પ્રમથને જોખ્યો પાછા અમે જરફની સપાટી પહેરીને અમારા રહેવાના મકાનમા આવી પહોંચ્યા.

જરફના મેનનોમા આટલો વખત ગાળ્યા પત્રી આ મકાનો બેઠને દિનમા પ્રમથના વ્યાપી ગઈ. હજી તો બે જ આવાડિયા પહેના અમે આ જગ્યાએથી જોયા હતા, તે વખતના નાના નાના પથરાઓ, અમારા બેઠાના લીસોટાઓ, જરફના નાના નાના દગવાઓ, આ બધું હજી અમને એવું જ લાગુ હતું. આખી છાવણીમા મકાનો ઉપર, ખજની કાઠીઓ ઉપર, કિસવના વાવ-ટાઓ ફરફી રહ્યા હતા પણ મકાનો બધા ધ ખાલીખમ હતા. તેના વમનાગઓ તો બધા ય અત્યારે બેનાર-ખંતની કોટડીમા ટોળે મળ્યા હતા. ત્યાં પેના વચ્ચે જ શકાઈ પડેલા એનેક્ષીવ માથે બેનારથી વાતચીત ચાલી રહી હતી એનેક્ષીવે ખજર આપ્યા કે ત્યાં બધું ય સહીમવામત છે. બધા લહેરમા છે, અને બજરુ’ મેદાન પણ મજનું છે નીચે જોતરતા પહેના અનુકૂળ જગ્યાની તપાસમા તેમને ઘણા ચક્કર મારવા પડ્યા. પણ આખરે પ્રમાણમા ઝોળ ખાડાખુચાવાળી જગ્યા મળી અને એનેક્ષીવે બારે કૌશલ્યથી પોતાનું વિમાન સહીમવામત નીચે ઉનાચું પુકાવે નીચે જોતરતા વેતજ પોતાના જીવરાણની જોગોવિજ રીયતિ માપી વીધી તે ૮૩° ૩૦’ અક્ષાંશ ઉપર અને ૬૧° ૩૦’ પૂર્વ

રેખાંશ ઉપર હતા. તેમના વિમાનમાં માત્ર ૬૦ જેવન પેટ્રોલ પાકી હતું.

‘આ જધો જતાં બેતાર પર માંજળીને સ્મીટ્ટ બોલી જાયોઃ
‘સાખાસ ! તમે જધો લહેરમાં છે, જાણીને ખૂબ આનંદ થયો.
હવે તમારી આ પછીની શી યોજના છે ?’

‘જિંઘી, જવાની’ એક્સેક્સીવનો જવાબ આવ્યો.

‘જમ ત્યારે જિંઘી જાઓ, અને મીઠા સ્વમી માણો’ સ્મીટ્ટે સામે જવાબ આપ્યો.

આ પછી અમે રેડોસ્ક્રેન્ડના સિયાણુ યાખાના નેના લીવી-
નનના આગ્રહથી તેને ત્યાં બોજન માટે ગયા. બોજનગૃહમાં તે
આજે જાણે કે અમૂઠ પૂર્યો હતો. અને તે જોઈ જોઈને મન તે
વાનીઓ ઉપર ઉછળી પડતું હતું. પણ થોડુંક ખાધું ત્યાં તે
આંખ ધેરાવા લાગી આખી રાતનો કલ્મગરો અને એક્સેક્સીવના
વિમાનનું શું થયું હશે. તેની ચિંતામાં અમને એટલો સખત
થાક લાગેલો કે આવું બોજન ખાવા જેવી પણ શક્તિ રહી ન
હતી. વળી આ પાછી મુઆફરી હરમિયાન પણ અમારામાંના દરેક
જથ્થને કંઈ પોતાના વિમાનની ઓછી ચિંતા ન હતી મફત
હરમિયાન દરેક જથ્થ પોતાની ચિંતા છુપાવીને છાનોમાનો પેટ્રોલની
ટાપીમાં નજર કરી આવતો હતો. રેડોસ્ક્રેન્ડ સુધી પહોંચે તેટલું
પેટ્રોલ છે કે કેમ તે દરેકની સરખી ચિંતાનો વિષય હતો. આ
ચિંતાનો પણ કંઈ ઝાણો થાક નહોતો. આવો ચરક તો અમને
ઉત્તરદુવ ઉપર પહોંચતાં પણ નહિ લાગેલો.

એક્સેક્સીવ સાથેની બીજી વાતચીત માટેનો વખત સાંજના ૧૧
વાગ્યાનો રાખેલો હતો. જરાબર નકકી કરેલી મિનિટ બુંગળામાંથી
તેજ સૂકો, સ્પષ્ટ અને જરાક થાકેલો અવાજ આવ્યો.

‘હલ્લો રેડોસ્ક્રેન્ડ ! એક્સેક્સીવનું વિમાન બોલે છે. રામરામ

સહને ! અમે ખૂબ લહેરથી લાધ્યાં છીએ. અને દવે ખાવા બેસીએ છીએ. દુઃખની વાત એ છે કે અમારી રસોઈનું કામ વેવીન્ટકીને બંદો શેવેવેવની પાસે આવ્યું છે. એણે બધું સીધું એક નાથે તપેલીમા નાખીને ચૂલે ચડાવ્યું છે, અને પરિણામે નવી જ નાનતો ખીચડો તૈયાર થયો છે. મહેરમાની કરી પેટ્રોન મોડેલો, એની સાથે વેનેન્ટકીને મોકલશો—અને ગાયોવિન ક્યારે ઊપડી શકશે ?

તે જ સાંજે અમારે ત્યાંની દવાખા એમએક ખૂબ જ ખરાબ પવટો આવ્યો, વળી પાછું ધુમ્મસ નામ્યું. વામ્બા પણ ખૂબ નીચા આવી ગયા. કંઈ દેખાવાની વાત જ નહિ. આમ વિમાન ઉપાડવાનું અશક્ય હતું. ગાયોવિન અને તેના સાથીઓ વિમાની મેદાન ઉપર રાહ બેતા હતા. અને વખત ગાળાવા ગંજપો ટીપતા હતા.

કાંઈ પણ અકસ્માતને પહેાચી વળવા માટે અમારું મોટું વિમાન પણ અમે તૈયાર રાખ્યું હતું. એલેક્સીવના વિમાનમાથી તેમના કુટુંબ પર મોકલવા માટેના સંદેશાઓ ઉપરાઉપરી અમાર પર આવ્યા કરતા હતા. દરેક સંદેશાને છોડે મોકલનારનું સરનામું ખાસ મૂકવામા આવતું હતું. ‘બરફનું’ મેદાન નંબર ૩, એલેક્સીવની ગત્રીમા, ઉત્તરધ્રુવ સમુદ્ર. મેદાન નં. ૧ એટલે ઉત્તરધ્રુવ, નંબર ૨ એટલે પેગેનીનની હાવણી, એ સમજી લેવાનું. બધાને આ સરનામું બહુ જ ગમી ગયું. પણ ઓટોમીડે પ્રમુખ તરીકે એક જવાબ સામે વાધો લીધો ‘ઉત્તરધ્રુવ સમુદ્રને બદલે હરેયા તેને ઉત્તરધ્રુવ મહાસાગર કહેવાનું છે.’

એલેક્સીવના વિમાન સાથીઓ પોતાના ક્યારામા બરાબર ગોઠવાઈ ગયા હતા બધા ખૂબ પ્રસન્નચિત્ત અને પ્રાણુરાન હતા શેવેવે એક વાર બેતાર—ચંચ ઉપર મોડા આવતા માણી માગી અને કહ્યું— ‘મારો સૂપ જરા ઊંબરાઈ જતો હતો એટલે મોડો થયો’ કુકેવે અમારી ઘડિયાળ ૩૦ સેકન્ડ મોડી પડવા માટે અમને ઠપકો આપ્યો.

ખીજે દિવસે અમે એક અપૂર્વ એવો કાર્યક્રમ ઊજવ્યો. તે કાર્યક્રમ સ્નાનનો હતો. અલખત આ કાર્યક્રમની પૂર્વ તૈયારીમાં અમારે ૭ કલાક કાઢવા પડ્યા હતા. સ્નાનાગારને ગરમ ધરતા અને બગ્ગમાથી ગરમ પાણી કરતા છ કલાક તો નીકળી જ જાયને !

હરેક જાણુને બેથી ત્રણ કંપાક સુધી નહાવાની છૂટ હતી, અને વરાળસ્નાન તો લગભગ અમે બેભાન થઇ જઇએ ત્યાં સુધી લીધા ક્યું. અમારી પછીનાને માટે જગ્યા ખાલી કરતા અમારું મન માનવું નહોતું. કેટલાકને તો આ વરાળસ્નાનના પરિણામે સ્નાનાગારામાંથી ઠાંડીમાં નાખીને બહાર કાઢવા પડતા. આખો દિવસ આ નહાવાની જ પ્રવૃત્તિ ચાલી.

બેત્રણ કલાકને અંતરે અમે પાછા એલેક્સીવ માથે થોડીક વાતચીત કરી લેતા. કેટલીક કામની અને કેટલાક ગમ્પાં. એલેક્સીવનું મેદાન ઝડપથી ઉત્તર તરફ વહેતું જતું હતું. એ એક નવાઈની વાત છે કે આ પ્રદેશમાં બરફનો પ્રવાહ ઉત્તરથી દક્ષિણને બહને દક્ષિણથી ઉત્તર તરફનો છે. આટલા વખતમાં એલેક્સીવની ડાવણી નવ માઈલ ઉત્તરમાં ચાલી ગઇ હતી.

પણ એ મેદાન ઊપર પડેલા વિમાનીઓના કાર્યક્રમમાં નહોતી ઉતાવળ કે નહોતો ગભરાટ તેઓએ પોતાનું વિમાન બરાબર તપાસી લીધું. તેમાં કાંઈ ખામી નહોતી બરફના મેદાનનું પડ પણ તેમણે માપી જોયું. તેનો ચર ત્રણ ફૂટ જડો હતો અને તેની સપાટી ખૂબ સપાટ અને સુંવાળી હતી.

પેલા કુંઝનું શુ થયું હશે ? ૮૫૦ અક્ષાંશ ઉપર હવાની થોડી કરવા મૂકેલાં તે કુંઝના છેદના બે દિવસથી કંઈ સમાચાર ન હતા. તેનું બેતાર-ચંત્ર કાઈક બગડ્યું હોવું જોઈએ. આજે ૮ મી થઇને પાણું ચંત્ર ચાતુ થયું. બેતાર-ચંત્રનું એન્જિન તૂટી ગયું હતું અને તેને સમારવામાં બે દિવસ નીકળી ગયા

પણ કૂઝ કે તેના સાથીઓ તેથી બિવકુલ ગભરાયા ન હતા. તેઓના યંત્રના કાન નહોતા બગડ્યા. ફક્ત સદેશ મોકલવાનું યંત્ર જ ખોટાકાણું હતું. એટલે તેઓ હવામાથી આમતેમ પમાર થતા બધા સદેશાઓ નિરાતે સાબળતા હતા. પેપેનીનની છાવણીમાં, એલેક્સીવની છાવણીમાં અને ડોલ્ફેન્ડમાં શું બની રહ્યું છે તેની તેમને ખબર હતી. એમાં એક દિવસ વળી તેમને ત્યાંની મૂળ વસ્તીના એક પ્રાણીએ-રીછે દર્શન દીધા. આટલે દૂર સુધી જો રીછ દેખાયું હોય તો આ પહેલી જ વાર. આ ત્રણ દિવસમાં અમારા તે સાથીઓ ૪૬ માઇન ઉતાર સુધી ખસ્યા હતા. અને ૮ મી જૂને ૮૫૦ ૩૯' અક્ષાંશ ઉપર હતા.

તે વિષે હવામાનમાં સુધારો દેખાવા લાગ્યો. ડોલ્ફેન્ડમાં જ નહિ પણ ઉત્તરમાં પણ હવા બદલાવા લાગી. વાદળાઓની તડોમાંથી સૂર્ય દેખાવા લાગ્યો. ગોલોવિને પોતાના વિમાનમાં એન્જિનો ગરમ કરવા માથા એલેક્સીવને અને કૂઝ બંને એક જ અક્ષાંશ ઉપર હતા, આમાં એક બારે સમવડ હતી બેતાર-દીવાદાડી ન્યારે એલેક્સીવને દિશા બતાવતી હતી ત્યારે કૂઝને પણ આપોઆપ તેનો લાભ મળતો. સાંજે પાંચ વાગે સ્પીડે યુકેવ સાથે વાતચીત કર્યા પછી તેને કહ્યું 'ગોલોવિને ઊપડવાની તૈયારી કરી છે, કૂઝને પણ તેની ખબર આપો.'

'અરે! હું તેને કહું છું.' યુકેવે જવાબ આપ્યો, અને અમે તરત જ તેનો શાત સ્પષ્ટ અવાજ સાંભળ્યો.

'હલો હલો! એલેક્સીવનું વિમાન બોલે છે. કૂઝને બોલાવે છે. એક-બે-ત્રણ ચાર.'

'આ મ મજામ કહેવાયને! આ બધું આ ધ્રુવપ્રદેશમાં બની શકે ખરું?' ડોલ્ફેન્ડે આશ્ચર્યમાં બોલી બોલ્યો.

હા, આ બધું ઉત્તરધ્રુવ પ્રદેશમાં બની રહ્યું હતું. પણ તે

પ્રદેશ ઉપર આપણા વિજ્ઞાનીઓની આજ્ઞા વર્તતી હતી દશ જે જ દાયકા પહેલાં આ જ જગ્યાએ એક ભારે કુટુંબ લેનારન બની ગઇ હતી. 'સેક્રન્ટ એન્ડા' નામના વદાજીને આ પ્રદેશમાં બરફ પોતાના જડામાં મપડાવ્યું હતું. જ્યાં આત્મારે એક્સેક્શન વિમાન ઊતરેલું છે, બરાબર તે જ જગ્યાએ કેટલું આજ્યેનોવ, તેના દન માર્પીઓ સાથે આ નપડાવેલા વદાજીને પડ્યું મૂકીને બરફ ઉપર થાંભે જમીન, ઉપર પડાગરા માટે નીકળી પડ્યો. રોકેટનેન્ડથી તેઓ માંડ ૧૨૦ માઇલ જ દૂર હતા. પણ ત્યાં પહોંચતાં તેમને પાકા બે મહિના લાગ્યા અને તે પણ કેટલા પહોંચ્યા? અગ્રીઆરમાંથી ફક્ત બે જ જણ જીવીને માર્ગમાં જ ખપી ગયા. અને આત્મારે એ જ જગ્યાએ અમે લહેરથી બેનાર-વંત્રેની મદદથી દૂર પડેલા મિત્રો સાથે વાતોના તડાકા મારીએ છીએ, અને કાંઈ શહેન્ના ટેલિફોનમાંથી સાબળાએ તેના કરતાં પણ વધારે સ્પષ્ટ રીતે અમારા મિત્રની વાતો સાબળી શકીએ છીએ.

૬ વાગે કૂંડે જણાવ્યું કે તે પણ પોતાના વિમાનને ઉપાડવાની તૈયારી કરી રહ્યો છે.

આજનો દિવસ વિમાની દિવસાલોથી બગ્યક હતો. આ આખી પ્રવૃત્તિ ભારે કુનેદથી અને દિવસથી હાથ ધરવામાં આવી હતી. રોકેટનેન્ડની ઊંચી ટેકરી ધુમ્મસથી જાણેલી હતી. ગોલો-વિનનું વિમાન આ ધુમ્મસને વીધીને ઉપર ચડ્યું. અમારા માથા ઉપર ચક્કર લગાડીને ઉત્તર દિશામાં જોતજોતમાં અદસ્ય થઇ ગયું. પંદરેક મિનિટ બાદ એક્સેક્શનના વિમાનમાંથી મદદગાર આવ્યો.

'એક્સેક્શન વિમાન જોયે છે, પાંચ મિનિટ પહેલાં કુટુંબ વિમાન અમારી ઉપરથી પમાર થઇ ગયું. તેને સામે લેવા માટે તૈયાર રહો બધું કેમ છે ?'

'ગોલોવિન અહીંથી રવાના થઈ ચૂક્યો છે, તેની સાથે સંદેશ-વ્યવહાર સાધવાનો પ્રયત્ન કરો,' અમે જણાવ્યું.

મેં મિનિટ પત્રી એક્સેક્સીવના વિમાનમાંથી યુકોવનો અવાજ સાંભળ્યો—' હલ્લો, ગોલોવિન ! એક્સેક્સીવનું વિમાન બેસે છે, ગોલોવિનને બેસાવે છે. અહીં હવા ખૂબ ચોખ્ખી છે, વાદળો ૧૫૦૦ ફૂટ ઊંચાં છે. અમારું બોલુ સંભળાય છે? જવાબ આપો.

ફોલ્ક્સેન્ડ પરની બેતાર-દીવાદાંડી પોતાની નિશાનીઓ જરાજર નિયમિત રીતે મોકલીને વિમાનને માર્ગ ચીંધી રહી હતી. અમે એક બાલુથી ગોલોવિનના એક્સેક્સીવ પાસે પહોંચવાના અને ખીજી બાલુથી કુઝના અમારી પાસે પહોંચવાના સમાચારની રાહ જોઈને બેઠા હતા. એકાએક વિમાનનો ધરધરાટ મંભળાયો. અમે બહાર મેદાનમાં આપ્યા. કુઝના વિમાને અમારા માથા ઉપર એક ચક્કર માર્યું અને તે નીચે આવ્યું. હજી અમે તેને રામ રામ કરીએ ત્યાં તો બેતાર-યંત્ર પરના માણસે ખજર આપ્યા.

‘એક્સેક્સીવે ગોલોવિનના વિમાનને જોયું’ યુકોવે બેતાર ટેલેફોનમાં જણાવ્યું ‘ગોલોવિન અમારા માથા ઉપર ચક્કર મારી રહ્યો’ છે. એ નીચે આવે છે...એ નીચે ઉતરે...આ અમે તેને મળવા દોડ્યા.’

અમે અમારા આ સાથીઓની આ બહાદુરી અને કુશળતા જોઈને બારે આનંદમાં આવી ગયા. પછી એક કલાક સુધી ઠાંધ સમાચાર ન આવ્યા ત્યાં વળી પાછો એક્સેક્સીવના વિમાનમાંથી શેવેલેવનો અવાજ મળ્યો જોડ્યો.

‘હલ્લો ફોલ્ક્સેન્ડ ! અમે બધા પેટ્રોલ ભરવામાં લાગી ગયા છીએ. આ તમે મોકલેલું પેટ્રોલ કોઈ ભારે અજબ છે. તેની વાસ તો બહુ મજની છે. અમે એક કલાકમાં તૈયાર થઈ જશું. બન્ને વિમાનના વિમાનીઓ જરાજર કામમાં લાગી ગયા છીએ. અમે ગોલોવિનના વિમાનમાંથી ડબ્બાઓમા ભરી ભરીને પેટ્રોલ મોટા વિમાનની ટાંકીમાં ભરીએ છીએ.’

૧૧ વાગે પેટ્રોલ બરવાનું કામ પૂરું થયું. ૨૫૦ ગેલન જેટલું પેટ્રોલ તેમાં ભર્યું. અર્ધા ક્લાક પછી ગોસેલેવિનનું વિમાન તૈયાર થઈને ઉપડ્યું અને જોતજોતામાં અમારા માથા ઉપર તે મૂકી રહ્યું.

તે હજી નીચે હત્યું તે દરમિયાનમાં તો એલેક્સીવનું વિમાન પણ ત્યાંથી ઉપડી ચૂક્યું હતું.

“હસો હસો! એલેક્સીવનું વિમાન જોલે છે. અમે રૂડોક્ષેન્ડ પાસે આવી પહોંચ્યા છીએ. કિનારા દેખાય છે. ખાવાનું, તમારા આભિંગન અને સ્નાન ત્રણેય તૈયાર રાખો. ‘પ્રવહ’ માટેનો સંદેશ પણ ઉતારી લો.

“ઉત્તરધ્રુવ હવાઇ સ્ટેશનું હેલ્થ વિમાન ઉત્તરધ્રુવ મહાસાગરના મધ્યપ્રદેશથી આત્મારે રવાના થાય છે. અમે યોગ્ય વખતમાં રૂડોક્ષેન્ડ પહોંચ્યું. અમે અમારું સર્વ જ્ઞાન અને અનુભવ, અમારી સર્વ શક્તિ—અમારા વહાલા દેશને ચરણે અર્પવા પાછા ફરીએ છીએ. અમને પાછી શ્રદ્ધા છે કે અમારો સંઘ, અમારો દેશ અને તે અમારો કુશળ નાયક અમારો વહાલો નેતા બિરાદર સ્ટેલિન આ મામું ઉપર હજારો વહાણોને તરતાં ફરી મૂકશે. હજી અમારામાં વિશ્વાસ મૂકીને આથી પણ વધારે કપડું એવું કાપું અમને સોપે તો અમારા જેટલો આનંદ બીજા કોઈને નહિ થાય.”

શેવેલેવ, એલેક્સીવ, યુકોવ, મોરકોન્ડી
સુઝોબોવ, ગિનકીન, રમોન્ડીન

અમારા પ્રવાસનું હેલ્થ વિમાન એક ભવ્ય ઝકકર લગાવી રહ્યું. રમોન્ડ, વોડોપીમાનોવ, મોલોકોવ અને સ્પીરીન આ અમારા બહાદુરોને જેટલા વિમાની એકાન તરફ દોડ્યા.

પાછા આવી પહોંચ્યા !

આ પછીના ચોડા દિવસો અમે મુખ્ય ખંડના કિનારા સુધી જીડી જીડીને ઠેઠ ગેથુસ્કીનની બૃશિરથી મુર્મરિશ જંદર સુધી જરફ માટે તપાસ કરી. આનું કારણ એ હતું કે અમારા વિમાનોની નીચે અમે પૈડાંની જગ્યાએ ઘીંસણાં મૂક્યાં હતાં. અને ઘીંસણાંવાળા વિમાનો જરફ ઉપર જીતરવા માટે અનુકૂળ છે, પણ જમીન ઉપર જીતરવા માટે તો પૈડાં જ જોઈએ. પણ અત્યારે મુખ્ય ખંડ ઉપર તો જરફ પીગળવો સરૂ થઈ ગયો હતો. એક ફક્ત આગડામાં માટે કંઈક આશા હતી. હજી ત્યાં જરફનું પાતળું પડ ખીણોમાં જમ્મેનું પડપું હતું, પણ ત્યાંથી ય ચોંકાવનારા ખજારો તો આવ્યા જ કરતા હતા. ત્યાંની ખાણોના વ્યવસ્થાપકે રમીડને ખજાર આપી કે ત્યાં પણ જરફ જોગળવા માંડ્યો છે, અને વિમાનો જીતરવા માટે નકડી કરેલા મેદાનમાં પણ જગ્યાએ જગ્યાએ ગાજડા પડી ગયા છે. ખાણના મજૂરો ખીજી જગ્યાએથી ખટારામાં બરીને બરીને જરફ ઢસડી ઢસડીને એ ગામડાં પૂરી રહ્યાં છે. અને જેમ જેમ વખત થતો જાય છે તેમ તેમ વધારે ને વધારે જરફ આપેથી લઈ આવવો પડે છે.

અમારે હવે જાલદી ઉપડવું જ જોઈએ. કશું પણ ગુમાવાય તેમ નહોતું, નહિ તો અમારે ય મુખ્ય ભૂમિથી વિખૂટા પડ્યા સિવાય છૂટકો નહોતો. અને ઠેઠ કોઈ દિશાવિનાશિકામાં અમારા વિમાન માટે પૈડાં આવે ત્યાં સુધી અહીં જ બેસી રહેવું પડે; અને એમ થતાં બે અઠવાડિયાં કે બે મહિના પણ નીકળી જાય. એ વેા જરફના ઉપર આધાર છે.

અમારાં વિમાનોને તો યાંત્રિકોએ તૈયાર જ રાખ્યાં હતાં. જીપડવાની જ વાર હતી. આ વખતે માનુસના વિમાનને આ રોડોસ્કેન્ડ ઉપર જ રોકાવાનું હતું. ધારો કે ધ્રુવ-ઝવણી પરના ગિરાદરોને કંઈક ઝાચિંતી જ જરૂર પડી તો તે વખતે ત્યાં પહોંચી

જવા માટે માનુરૂક પોતાના વિમાન સાથે રોકાયો અને તેને જલ્દી ગોરોવિન પોતાના નાનકડા વિમાનને લઈને અમારી સાથે જ આવવા તૈયાર થયો. અલગત અમારા માર્ગમાં હવામાન ઘણું જ ખરાબ હતું. પણ હવે સારા હવામાનની પાટ જોવાય તેમ ન હતું અને ૧૫ મી જૂને સ્મીડ્ટે અમને જીપડવાનો હુકમ આપ્યો.

પણ વિમાનોને જીપડવાનું કામ મુશ્કેલ હતું. વોડોપિયાનોવે બીચી પકેયાં પોતાના વિમાનને ચાલુ કર્યું. વિમાન જીપડ્યું, ઢાળ ઉપરથી નીચે દોડ્યું. તેને માંડ માંડ ટ્રેકટરોથી પાછું ઠાક્યું. આ પછી આવ્યો મોલોકોવનો વારો, તેણે પણ પોતાના વિમાનને જોર કરીને જીપડ્યું તો ખરું પણ તેની દ્શાય વોડોપિયાનોવના વિમાનની જેવી જ થઈ. આ બે વિમાનો આડાં એટકીને પકયાં હતાં એટલે એલેક્ષીવને પોતાની જ જમ્યાએ બેસી રહેવું પડ્યું.

બધા મુંઝાયા. મોકું ક્યેં પાલવે તેમ નહોતું, અને અહીં આ પોચા ખરફમાંથી વિમાનોને ઉપડવા એ મુશ્કેલ હતું. શું કરવું ? તરત જ બધા વિમાનીઓની વાત્કાલિક સભા બળી. સ્મીડ્ટે તો એકજ વાત કરી 'આપણે તરત જ જીપડવું જોઈએ' બેટ ઉપર વાઈળાઓની સફેદ ચાદર વધારે ને વધારે નીચે આવતી જતી હતી. મોલોકોવે નિરાશાભરી દષ્ટિ ચારેય બાજુ ફેરવી. વોડોપિયાનોવ પણ આ જિતરતી આફત તરફ જોઈ રહ્યો. 'જોઈએ થોડો વખત રાહ જોઈએ' બધાં ચાક્યા પાક્યા ઘડીક સૂતા. બેએક કલાક કાગાનીંદર પછી પાછો હુકમ છૂટ્યો 'હેશિવાર ! બધાય પોતપોતાના વિમાનમાં. સ્મીડ્ટે આ નિરાદરો પાસે એક વિદાય-પ્રવચન કર્યું, અને સૌ પોતપોતાના વિમાનમાં ગોઠવાઈ ગયા.

આ આખા પ્રવાસમાં વિમાનો ઉપડવાના પ્રસંગો. ઘણા ય આવ્યા હતા. અનેક મુશ્કેલીનર્થ પ્રસંગો આવ્યા હતા, પણ રોકેટ-એન્ડમાંથી જીપડતી વખતે તો આડો આંક વાળ્યો.

આખું વિમાની મેળન દાળવાળું. દાળ પૂરો થાય એટલે નજીકની સીધી બેખડની નીચે દરિયો. જો દાળ પૂરો થાય તે પહેલાં વિમાન ઊડ્યું ન ચડે અને કાળમાં ન રહ્યું તો સફાઈ દિવાખા, પણ કોઈ પણ રીતે વિમાનને ઉપાડ્યા મિવાય છૂટકો નહોતો. મોલોકોને આ વખતે ખરી હામ બીડી. તે મોવડી થયો. વિમાનને તેણે હંકાયું; જરાજર પેલી બેખડ તરફ. અમને અંદર બેઠેલાને એક આંચકો લાગ્યો, અને વિમાન હવામાં અદર ચડ્યું. 'હવામાં ચાલશે કે નીચે તૂટી પડશે ?' આ સવાલ અમારા હરેકના મનમાં વીગળાની જેમ આવ્યો. જો ગતિ વધારે હશે તો ઉપર ચડશે, અને નહિ તો સીધા દરિયામાં. પણ ગતિ જોઈએ તેટલી જ આવી મઠ હતી; અને વિમાન ધીરે ધીરે ઊંચે ને ઊંચે ચડવા લાગ્યું.

બીજા વિમાનો તેની પાછળ પાછળ જોડાયાં, અને અમારો આખો કાફલો વાહણો ચીરીને સૂર્યના પ્રકાશના સમુદ્રમાં તરવા લાગ્યો. અમારું હોકાચંત્ર કહેતું હતું કે અમે જરાજર દક્ષિણ દિશામાં જઈ રહ્યા છીએ. અમારાં વિમાનો ૪૫૦૦ ફીટ ઊંચાએ જોડી રહ્યાં હતાં.

સપાટી સુધી પહોંચેલા હતા. અમે લગભગ જમીનથી માત્ર ૧૫૦ ફૂટ જેટલી જ ઊંચાઈએ આવી ગયા. વળી ધુમ્મસ પણ એવું ગાઢ હતું કે અમે એકબીજાનાં વિમાનો પણ જોઈ શકતા ન હતા. ફાઈ પણ દશરૂ વિમાનો અથડાઈ પડવાનો સંભવ હતો. મોલોડોવ પણ જરામર કિનારે કિનારે જ આગળ વધતો હતો. ‘અથડાઈને પણ નીચે પડીએ તો પણ જમીન પર પડીએ તો સારું.’ અમારા વિમાનીએ મને ને રીસ્ટલેન્ડને વિમાની કેબિનમાંથી બહાર કાઢી મૂક્યાં. જો વિમાન અથડાય તો પડેલી જ આ કાટડીના ભૂકા જોલી જાય.

અમારે આગ્રમાં ગામના વિમાની-મેદાન પર ઊતરવાનું હતું. સદ્ભાગ્યે અમે આગ્રમાં પહોંચ્યા ત્યારે જ ધુમ્મસ ઓછું થયું. અમારી નાંખે એક નાનકડી જરફની પટ્ટી દેખાતી હતી. આજ અમારું વિમાની મેદાન.

‘શું આપણને આ પટ્ટી ઉપર ઉતારવા છે?’ ઓયેવે ગભરાયેલ અવાજે પૂછ્યું. પણ તે ખરું હતું. આવા ભારે વિમાનોને આ નાનકડી પટ્ટી ઉપર સહીનયામત ઉતારવાં એ તો મનુષ્યની શક્તિ બહારની વાત હતી.

પણ બીજો રસ્તો ન હતો, અથવા તો હશે તો એ કે પાછા જ્યાંથી આવ્યા હતા ત્યાં જવું. પણ એમ કેમ જાને? વોડોપી-યાનોવે સ્થિર ચિત્તે અને હાથે પોતાના વિમાનને નીચે ઉતાર્યું. તેણે જરાજર વિમાનને મેદાનના પટ્ટા ઉપર ઉતાર્યું અને તેને ઠેક છેડે સુધી હાકી ગયો. તેની પાછળ મોલોડોવ ઉતર્યો. તે પછી અમારું એટલે કે મોલોડોવનું વિમાન ઉતર્યું. હવે પાછળ એલેક્ષીવને ઉતરવાની જગ્યા જ નહોતી. એલેક્ષીવ એકએક ગતિની ગણતરી કરીને પોતાના વિમાનને નીચે લાવ્યો, અને ગણિતકળાથી એક અજબ કરામત કરીને તે પોતાના વિમાનને અમારા વિમાનના

પડખેથી હાકી ગયો. અમારા વિમાનની અને તેની વચ્ચે માત્ર અંદાર જ ઇચ્છું અંતર હતું. જો આથી વધારે અંતર રાખ્યું હોત તો તેણે વિમાન જાણુની ટેકરી સાથે અથડાયું હોત અને નો તેથી ઓછું અંતર રાખ્યું હોત તો અમારા વિમાન સાથે તે અથડાઈ પડ્યું હોત.

આરે જ જાણુથી લોકોના ટાળેટાળા અમારા વિમાનો તરફ ધસી રહ્યા હતા. તેમના હર્ષધ્વનિથી આખું મેદાન ગાજી ઉઠ્યું. મોટરો, ખટારાઓ, ટ્રેક્ટરો અને ઘોડાઓથી આ સાકડી જંગમ ખીયોખીય બરાઈ ગઈ.

અમે રથિયાની ભૂમિ પર ફરી પગ મૂક્યો. અમે વિમાનોમાથી ઉતર્યા ત્યારે અમારા આનંદની કિર્મીઓ છૂપાવી ન શક્યા. મોતો-કાવે બરફના પડ ઉપર પાડ મારી પડ માડ એક જ ઇચ્છા જાણું હતું. નીચે કાણુ જમીન હતી. મોતો-કાવને પગે વાળ્યું હશે કે કેમ તે ખબર નથી પણ અમે એક બીજા સાથે જોઈને છૂપું હસ્યા.

સગભમ આજું ગામ અમને જોવા ઉમડ્યું હતું. ‘આહાહા! મેટલા બધા જાણુસો’ ‘ફીકીથી પણ આ આનંદ છૂપો ન રહ્યો. દેરને વખતે પાંચ ઘોડા જોવા.’

અમારી પરાણામતમા કોઈ જાનની મલ્યા નહોતી કે ઉતાર-ધુવ-વર્તુળમા આટલે દૂર આવેલ વસ્તીમા મળી શકે તે બધા સાધનો અમારી સારવારમા મુકી દેવામા આવ્યા હતા કારા મમુકને બિનારે આવેલી આ નાનકડી વસાહત હજી ઘોડા જ વર્ગો પહેલા અસ્તિત્વમા આવેલી છે ઘોડાએક સાહસિક પ્રવાસીઓએ આ જંગમને બમ્મતા બટમ્મતા અને શોષખોણ મરતા કરતા ‘ફુજો રાહટ’ નામની એક કિંમતી ધાતુ શોધી કાઢી હતી. આ ધાતુ અસ્માના અને ધાતુમિશ્રિતતા ઉપયોગમા ખૂબ કામ આવે તેવી છે પહેલા તો અહીં ઘોડાક મૂં પડા ન ખાવા અને તે પછી જોત

જેતામાં એક નાનકડું શહેર જમી ગયું. એક હજારની વસ્તી યદ્ય, શહેરનો બધાં સાધનો-સ્મતમંડપો, સિનેમા, નાટકમંડળી છર્પી-તાલ, રેનાનગૃહો, મોટાં બોજનગૃહો, એક બેનારધર, બાલમંદિર, શાળા વિ. બધાંય ઊભાં યદ્ય ગયાં.

અહીં લોકો ખૂબ જ પ્રતિશીવ અને એકસંપી જીવન ગાળે છે. વરસના આઠથી નવ મહિના સુધી તેઓ દુનિયાથી લગભગ છૂટ પડી જાય છે. 'હજારો માઇલો સુધી ફેલાઈને પડેલા બેજવાળા ટુંદ્રા પ્રદેશો આ ગામને રસિયાના વસ્તીવાળા જામથી વિપ્રુદ્ધ પાડી દે છે.

અમે સહુ હવે તો જલદી મોરકો અને અમારે ઘેર પહોંચવા અધીરો બન્યા હતા. હિમવિનાશિકા ખારફને મંગાવેલ વિમાનનાં પેડાંની અમે રાહ જોતા હતા. સ્મીડે આ પેડાં આગમી પહોંચ્યાં હતાં માટે ફોલ્ડેન્ડમાંથી કહેવરાવી દીધું હતું એ માફ હશે, આગમી પહોંચ્યા પછી ત્રીજે જ દિવસે આ હિમવિનાશિકા આવી પહોંચી. કેપ્ટન જર્જની બાહોશ સરસરી વિના આગળું ઝડપથી આ કામ થવું અશક્ય હતું.

આગમીના બારામાં 'સાડકો' હિમવિનાશિકા લાંગરી અને તેમાંથી કેમેરામેન અને છાપાવાળાંઓનું મોટું ધાકું અમારા કપર ટૂટી પડ્યું. 'જરા આમ ઊભા રહો.' 'રહેજ રિયર ઊભા રહો.' એમ બોલતા કેમેરાવાળાઓ અમારી સામે કેમેરા તાકીને આમને ઝડપી સેવા તૈયાર ઊભા.

મોરકોથી અમારે માટે મગાવડાઈઓના પત્રો, નવા નવા છાપાઓ, બેટો, મિડાઇઓ, અને ફોજના ધાધ વહા.

પણ આ બધાંથી અમત્યની વસ્તુ જ આ સ્ટીમરમા આવી હતી તે તો અમારા વિમાનોનો નીચે મૂકાના પેડા આ પેડાં-ઓ જ આમને જલદી મોરકો અને અમારે ઘેર પહોંચાડે તેમ હતું.

અમારા શાંતિકાંડા આ પેડાંઓને વિમાનોની નીચે જડવાનાં કામમાં
પ્રતિદિવસ લાગી ગયા હતા.

હવે જીપડવાને શું વાર ?

ના. પણ વાર હતી. અમારાથી પણ વધારે મોટા સાહસ
માટે જીપડેલા અમારા ત્રણ બિરાદરો જે દિવસથી મોરકોથી મોઢા
અમેરિકા વિમાન મારફતે એક જ ઉડ્યને પહોંચવા માટેના અદ્ભૂત
પરાક્રમે નીકળ્યા હતા. મોરકોથી અમેરિકાનો સીચો વિમાનમાર્ગ
સ્થાપવાના સોવિયેટમંઘના કોડને સફળ બનાવવા માટે આ ત્રણ
જણ રક્તમેષ બેઠકોવ, અને બેવિયાકોવ નીકળી પડ્યા હતા. અમે
બેતાર-ધરમાં બેઠા બેઠા તેમની સફરની એક એક વિગત જાણી રહ્યા
હતા. આ એકતું વિમાન બધંકરે ઝંઝાવાતો, બરફનાં તોફાનો,
ધુમ્મસો અને વાદળાઓના ગાઢ આવરણો વીંધીને તેની માને યુદ્ધ
કરીને આગળ ને આગળ વધી રહ્યું હતું. અમારા કસ્ટના-અશ્ત
પામે આ ત્રણ વીરો અને તેમનું પ્રિય વિમાન કોઈ વિરાટ ચિત્રના
રૂપમાં દેખાતું હતું. આ તે વિમાન એવેક્સીવની ૩ જ નંબરની
છાવણી વડી ગયું...આ કૂંડનું ૮૫૦ અક્ષરો પરનું થાણું વડી
ગયું...પેપેનીનની છાવણી પરથી પમાર થયું...ઉતારક્રુવને પોતાની
પાછળ મૂકીને એક પછી એક અક્ષરો વડાવતું આગળ ને
આગળ વધી રહ્યું છે. તે રાતે અમારાં બધાંય વિમાનો જીપડવા
માટે તૈયાર હતા. સ્પીડને આ ખજાર આપવામાં આવી. રમી-
ડે યોડીવાર વિચાર કરીને કહ્યું 'ના, હવે ન જીપડી શકાય.
આપણા મિત્રોએ અમેરિકાની ભૂમિ ઉપર પોતાનું વિમાન અવામન
ઉતાર્યું' એવા ખજાર ન મળે ત્યાં સુધી આપણને જીપડવાનો દકક
નધો. ધારે કે એ વિમાનને કંઈક અકસ્માત નડ્યો. આપણા વિમાનો
તૈયાર છે આપણે તરત જ દક્ષિણને જઈને ઉતાર તરફ આપણા
વિમાનને ઉપાડવા બોધ્યો. આપણે ૬૭ ૨૪ કલાક ગાઢ બોધ્યો.'

અમેરિકા જ્યાં ઉપડેયું વિમાન પીરતાપૂર્વક આગળ ને આગળ વધી રહ્યાના ખગર અમને બેતાર-હારા મળ્યા કરતા હતા આખર ખગર મળ્યા કે તે અમેરિકાની ભૂમિ પર જીડી રહ્યું છે એટલે અમારા ધેર જ્યાં અધારા બનેના વિમાનોએ પોતાના એન્જિનો ચાલુ કરી દીધા

હવે તો અમારે શુ મુશ્કેલી હતી? મુશ્કેલીઓ તો જધી હતારદ્યુવમા મુકીને અમે આવ્યા હતા પૈડાવાળા વિમાનો અને વગ્ગા સામાન બિનકુન ન હોવાથી વજનમા સાવ હલકા વિમાનો ફૂનની જેમ જીએ ચડ્યા ને સીધા અમે મોરકોને રસ્તે હાડી મૂકી

વસત બેસી ગઇ હતી વસતની પહેલી વારનાં છાંટ્યા અમારા વિમાનની કાચની બારી પર અથડાઇ અથડાઇને રમતા હતા અમારા દિખમા પશુ તેણે હર્ષનો છટકાવ કર્યો એની સાથે સાથે એક ચિતા પણ અમારા માર્ગિકોના દિખમા થઇ અત્યાર કુધીની બચ કરે હડી પછી અમે હવે ગરમીની ઝડપમા તથા એાછી હડીનાળા પ્રદેશમા પ્રવેશ કરતા હતા હડીથી ટેવાઇ ગયેલા અમારા મત્રો એકાએક વધારે પડતા ગરમ તો નહિ થઇ જાય ને!

પણ એનો ય ઉપાય હતો અમે આઝમ્યાંથી ઉપડીને સીધા આર્કેન્સ વિમાનો લીધો ક્ષીના નદી ઉપર પાપડીપટ્ટે વિરતરેહ આર્કેન્સ સહેર ઉપરથી જોતા જ અમને તેના પર પડવાનું મન થયું આર્કેન્સના સોડાએ પણ અમારો એવો બાવબીનો સત્કાર કર્યો કે જાણે કે અમે ફરી અમારા રનેડીઓની ગેદમા લપાઇએ છીએ

અહીંથી હવે અમે ધડીક પ્રસિતીન વિમાનો લઇને સીધા મેક્સો જવાનાં હતા

દિવસની ગરમીથી વિમાનોને કંઇ દરજ્જા આવે એ માટે અમે રાતેજ સહેર મેરવાનું નક્કી કર્યું

અમે આર્કેન્સથી ઉપડ્યા અમારો ઠાકનો બધા રાતે

એકધારી મતિથી રશિયાના વિશાળ મેદાનો, વાકાચૂકા રસ્તાઓ, ને નદીઓ વચ્ચે વચ્ચે ફૂવના ઝૂમખા જેવા ગામો તથા શહેરો ઉપર ચઢને મોરકો તરફ જઈ રહ્યો હતો.

રશિયાના વહાવા પ્રમુખ કેનિનીનના નામથી વસેના કૃષિ-નીન શહેરમાં આવી પહોંચ્યા અમે ત્યાં ધડાક વિમાનો ખાધા વો'ગા નદીમાં ખૂબ નાણા અને જાણે કે વરસોનો થાક ઉતાર્યો પૌડોક નીદર લીધી, ભોજન લીધું અને પછી અમે જીપડ્યા

હવે ^{*}ફક્ત ૩૦૦ મિનિટની વાર હતી સ્પીડ ^{*}પોતાના મુખ્ય વિમાનમાંથી જેતાર-ચત્રારા બોલી રહ્યો હતો તેના અવાજમાં ભાગે જ દેખાય તેવો લાગણીનો આવેશ હતો પોતાના સાથીઓની મદદથી મેળવેની મિલ્કિ માટેનું ગૌરવ તેના અવાજમાં ગાજતું હતું અમારી સામે આછા ધુમ્મસમાંથી જાણે કે મોરકો શહેર અમને જેવા માટે પોતાનું મુખ જદાર કાઢતું હતું મોરકો, વો'ગા-નહેરના દરવાજા રમડા જેવી લાગતી સ્પીડરે દેખાવા લાગ્યા

મોરકોના વિમાની મેદાનમાં વિમાનીને જેતરવા માટેના મોટા પટો જાણે કે મોટા સાધિયો દોર્યો હોય તેવો દેખાતો હતો તેની નકાડ જવાનો ધીરી માર્ગ લોકોની મેનીથી ખીચોખીચ બર્યો હતો અમારા વિમાનોએ આ મેદાન ઉપર એક બન્ધ ચમર લગાડ્યું, અને અમારા વિમાનોને નીચે ઉતાર્યા વિમાની-મેદાનના મધ્યવેગની બેઠકમાં સ્ટેલિન મોનોટોર, વોરોશિલોવ કેવિનીન નિટવીનોવ, છુરેની વગેરે અમારા વહાવા વિશાળરોના ચિરપરિચિત હસતા મુખો અમે જોયા એક પછી એક અમે બધા વિશાળરોની જાણમાં દગાવા સ્ટેલિન, મોતોટોવ વગેરેએ અમને વારાફરતી અભિનંદનો આપ્યા અમને વહાવાના સુખનો કયાં આવા અપૂર્વ સ્વાગતથી અમારા પ્રિય બરાક ના ના કેવું સાફ છતા કેવું જન્ય સ્વાગત !

ત્યાં જ અમારા સ્વાગતમાં બે શબ્દો બોલાયા: સ્મીડ્ટ અને વોડોપિયાનોવ અમારા વતી તેનો જવાબ આપવા ગયા, પણ લાગ-ણીના કૂમામાં કેટલુંક બોલી શકાય ?

જોતજોતામાં આ સભા એક સરઘસના રૂપમાં ફેરવાઈ ગઈ. દુયોથી શણગારેલ મોટરમાં અમને બેસારવામાં આવ્યા અને આખું સરઘર લેનીનગ્રાડ માર્ગ ઉપર ધીરે ધીરે આગળ વધ્યું. એક પછી એક મોટા એક આગળ અમને લોકો હર્ષનાદોથી અને પ્રેમથી જીંજવી દેતા. તથા મહિના સુધી જેની પોતાના અવજનની જેમ ચિંતા સેવી હતી, તેમને પાછા આવેલા જોઈને મોરકાવામીના હર્ષની સીમા ન હતી. અમારા આ આખા સરઘમમાં અમારો વહાલો નેતા સ્ટેલિન પણ સાથે જ હતો તેની લાગણીઓની તો કેને જાણ થાય ? અમારા સ્વાગતમાં તે મોખરે હતો, અમારા સરઘસમાં પણ તે મોખરે હતો.

આખરે સરઘસ લાલચોક પાસે અટક્યું. ડેમ્લીન-મહેલના વિશાળ ખંડની અંદર સ્વાગત-સમારંભ થયો. આ આખા પ્રવાસને સફળ બનાવવામાં મદદ કરનાર વિમાનોના કારખાનાના માણસોથી માંડીને સ્મીડ્ટ સુધીના બધા જ ત્યાં ભેગા મળ્યા હતા.

સામ્યવાદી-મંડળની મધ્યસ્થ સમિતિ તરફથી આ સમારંભમાં આ બધા પ્રવાસીઓને મન્નવાદ અપાયા. અને સોવિયેટ-સંઘની મધ્યસ્થ સમિતિએ આ બધા પ્રવાસીઓને ગૌરવમયી છકાઓ તથા ઇનામો આપ્યાં.

આ રીતે ૨૨ મી માર્ચે બપોરેલી આ પ્રવાસ-મંડળી ઉત્તર દ્રુવવિંદુ સુધીના પ્રવાસ બેડીને ૨૫ મી જૂને સાંજના પાંચ વાગે એટલે કે ૩ મહિના, અને બે, કિલો, પાણી, દેરી, પણ ઉત્તરદ્રુવ પર જાવણી નાખીને પડેલા પેલા ચાર વૈજ્ઞાનિકોઈ શું થયું ?

પરિશિષ્ટ

‘ધ્રુવચાણા પરની ઢુકડીએ શુ કયું?’

ઈ. સ. ૧૯૩૭ ના જૂનની ૬ થી તારીખે સવારના ૩-૪૦ મિનિટે ચારેય વિમાનો અમને મૂકીને રૂડોલ્ફસેન્ડ તરફ ઊડ્યા. ત્યાંથી તે માતૃભૂમિ તરફ ઊપડી ગયા. અને અમે ધ્રુવ-ચાણા પરની અમારી વૈજ્ઞાનિક પ્રયોગશાળામાં અમારું કામ શરૂ કર્યું. ધ્રુવ મંથનિંદુ પરના રહસ્યો ઉકેલવામાં અમે લાગી પડ્યા.

અમારા કાર્યક્રમમાં મુખ્ય કામ હવામાનના અવલોકનનું હતું. દ્વિવિમા ચાર વખત અમારામાંથી એક જણે તંબૂની બહાર જઈને હવામાનની સ્થિતિનું અવલોકન કરવાનું રહેતું. તેમાં પવનની ગતિનું જોર, હવાનું ઉષ્ણતામાન તથા બેજ, પોતાની મેગેજ નોંધ કરતાં યંત્રોના આકાશો નોંધવા, આ બધા કામોનો સમાવેશ થતો હતો. આ કામ દેખાય છે, તેણું સહેલું ન હતું. શિયાળામાં દિવસ-ઝંઝાવાતો વખતે તંબૂની ફરતો ઠંડા છાપરાં સુધી બરફ જવાઈ જતો. અને અમારા કાદાળીયાવગ્રથી તે બરફ ઝીમર ડીને તેમાંથી માર્ગ કરવો પડ્યો.

દિવસમાં ચાર વખત અચૂકપણે કેંકલનું નાનું બેતાર-ચાણું ત્યાંના હવામાનનો અહેવાલ રશિયા મોકલવતું. અને ત્યાં આ અહેવાલના આધારે આખા ખંડના હવામાનનો નકશો બહાર પડતો. એ ઉપરાંત અમે ત્યાંના સમુદ્રની ઊંડાઈ માપવાનું કામ પણ કર્યું.

જેમ જેમ અમારા ચાણુનો જરૂર ખસતો જતો હતો તેમ તેમ જુદે જુદે સ્થળે અમે બધાં મળીને ૩૩ જેટલાં જિંડાઈનાં માપો લીધાં. દરેક ૩૦ કે ૩૫ માઈલને અંતરે અમે જરૂરમાં કાણું પાડીને તેમાંથી જિંડાઈ માપવાની દોરી ઉતારતા. નીચેનો ઓળાંબો ફિરવાને તળિયે અડે કે તરત જ અમારી મરેડી આપોઆપ જ અટકી જતી. અને અમે પાણું એ દોરડું આપું વીંટવાનું કામ શરૂ કરતાં. આમાં અમે ચારેય જણુ લગભગ સાકરજી ચાર કલાક મથતા ત્યારે એ દોરી પૂરી વીંટાઈ રહેતી.

આ જિંડાઈ માપવાને પરિણામે અમે ઠંઠ ઉત્તરધ્રુવથી માંડીને તે ગ્રીનલેન્ડના દક્ષિણભાગ સુધીના અમુદના તળિયાંનું ભૂસ્તર કેવું જોંયું નીચું છે, તે માધી શક્યા છીએ. અમે અમારા અવલોકનને પરિણામે એક ચોક્કસ નિર્ણય કરી શક્યા છીએ, કે ધ્રુવખિંડની આસપાસ કયાંય જમીન નથી. ત્યાં સમુદ્રની જિંડાઈ ૧૪૦૭૧ ફૂટ છે. ઉત્તરધ્રુવખિંડથી માંડીને ૮૬૦ સુધીનો આખો પ્રદેશ એક મોટો ખાડો છે અને કોઈ કંઈ જગ્યાએ તો સમુદ્ર ૨૧ માઈલ જેટલો જોડો છે.

દરેક જિંડાઈનું માપ લીધા પછી અમે તે સમુદ્રની જોડેનાં પાણીનું અવલોકન કરવાનું પણ ચૂકતા નહિ. અમે જુદી જુદી જિંડાઈએ રહેલાં પાણીના નમૂનાઓને જહાઝ આણીને તેના ઉષ્ણતામાનની નોંધ કરતા, ઉપરાંત શિશોંષ તે પાણીનું રસાયણિક પ્રયકરણ કરીને તેની નોંધ લેતા—અમે આ જાનના ૩૮ અવલોકનો કર્યા હતાં.

આ ઉપરાંત ધ્રુવખિંડની આસપાસના સમુદ્ર ઉપરના ઠંડા પડની નીચે અમે પાણીનું જે થર તપાસ્યું તેમાં ઘણી વધારે ખારાશ, અને ગરમી માલમ પડવાં. ઉપરનું પાણીનું ઉષ્ણતામાન શૂન્યખિંડથી પણ નીચે હતું, જ્યારે ૮૨૦ થી ૨૪૬૦ ફૂટ નીચેના પાણીનું ઉષ્ણતામાન શૂન્યખિંડથી ઉપર રહેતું.

અમે આવા પાણીના પડને ઠેઠ ગ્રીનહેન્ડ સુધી દરેક અવતો-
કન વખતે જોયું. આ પહેલા વૈજ્ઞાનિકોની એમ મન્યતા હતી કે
આટ્લાન્ટિક-સમુદ્રનો એક ગરમ પ્રવાહ પૂર્વ તરફ વહે છે, તે
યુરોપ અને એશિયાને કિનારે કિનારે જ વહે છે. નાનસેને પોતાના
'ક્રામ' વદાણની મુમાફરી વખતે આ માન્યતા જાહેર કરી હતી.
પણ અમારી શોધને પરિણામે એમ સાબિત થયું કે એ પ્રવાહ
કેવળ એશિયા અને યુરોપ ખંડને કિનારે કિનારે જ નહિ પણ
આખા ધ્રુવપ્રદેશ પર ફેલાયેલો છે અને કદાચ ધ્રુવખિંડને વીધીને
આગળ જતો હશે.

જ્યારે જ્યારે હવામાન ચોખ્ખા હોય, ત્યારે ફિયોડોરોવ
ખગોળનું અવલોકન કરવાનું પણ ચૂકતો નહિ. ઉનાળામા સૂર્યની
ઊંચાઈ અને શિયાળામા તારાઓની ઊંચાઈ માપીને તેની નોંધ
લેતો. અવલોકનને પરિણામે અમે ૧૫૬ જુદા જુદા જિંદુઓ
પરની નોંધ કરી શક્યા. ઉનાળાની ત્રતુમા અમારા વહેતા બરફના
પ્રવાહની દિશાની તથા ગતિની ચોક્કસ માહિતી માટે અમે જલ-
માપક યંત્રની મદદ લીધી. અમે આ જલમાપક યંત્રને ૧૦૦૦થી
૧૩૦૦ ફીટ જેટલે ઊંડે ઉતારતા. અને તે પણ સતત ત્રણ મહિના
સુધી. રોજ છ વાર આ પ્રમાણે કરતા અમારા કાર્યક્રમમા પૃથ્વીમા
રહેના સુબકીય તત્ત્વોના અવલોકનને પણ મહત્વનું સ્થાન હતું.
દરેક ત્રીસ માઈને અથવા તેથી પણ ઓછા અંતરે ફિયોડોરોવ
પૃથ્વીના આકર્ષણના ત્રણ મુખ્ય તત્ત્વોના માપ લેતો એ આ-
ર્થશ્રમા દેખાતી ત્રિવિધતાઓ, આકર્ષણના મુખ્ય ત્રિદુશી જુદી
જુદી જગ્યાએ કેટલો કેટલો ફેર પડે છે તે, અને તેના ક્ષિતિજ
ગામી સર્જક તત્ત્વો (હોરીજન્ટલ કોમ્પોનન્ટ) એ બધાના
માપનો સમાવેશ તેમા થતો હતો ફિયોડોરોવના આ અવલોકનોની
સાથે લોહસુ ગ્રીસ ફેરફારોનું અવલોકન પણ કરવામા આવતું હતું

એ ઉપરાંત ગુરુત્વાકર્ષણની શક્તિમાં પણ માપો છુટે છુટે વખતે માનવાનું કામ આવતું હતું. ગુરુત્વાકર્ષણનો અભ્યાસ એ ખૂબ જ રમિક વિષય છે પણ આટલે દૂર ઉત્તરમાં તેની શક્તિ માપવાના પ્રયોગો હજી સુધી કોઈએ નથી કર્યા.

આ ઉત્તર મહાસાગરના મધ્ય ભાગમાં રહેલ પ્રાણી તથા વનસ્પતિસૃષ્ટિના અભ્યાસમાંથી પણ કેટલાંય નવા વિધાનો અમે તારવી શક્યા હતા. નાનસેનના સમવર્ષી માડોને વૈજ્ઞાનિકોનો એવો અભિપ્રાય હતો કે આટલે દૂર જીવસૃષ્ટિ હોવાનો સંભવ નથી. પણ આ સિદ્ધાંત અમારી પાસે ખોટો ઠર્યો. અમે અહીં આન્યા તે પછી થોડા જ દિવસોમાં અમે ફરિયાદ મગ્ધ પક્ષીઓને બધી દિશાઓમાં ઊડતાં જોયાં. ૧ લી ઓગસ્ટે રાતે અમે જાંબમાં હતા, ત્યાં અન્ડે કેંકડની ઝૂમ સાંભળી: 'રીંછ! રીંછ!' અમે કપડાં પહેરીને તંબૂલી બહાર આવ્યા, ને જોયું તો છાવણીની નજીક માં જ એક રીંછજી તેના બે જમ્બાં સાથે દેખાઈ. અમારો કૂતરો તેની પાછળ પડ્યો હતો. એ વખતે અમે ૮૮° ઉત્તર અક્ષાંશમાં એટલે કે ધ્રુવગિંદુની સાથ પાસે હતા. ખીજે દિવસે અમે અમારા મેદાનની નજીક, પાણીમાં એક દાદીવાળા સીતને તરતું જોયું. તે પછી થોડેક દિવસે મેં એક સીત ઉપર ગેળા છોડી પણ તે પાણીમાં પેસી ગયું. આ સીત વગેરે પ્રાણીઓ આટલે દૂર શા આધારે જીવતાં હશે? તેનો જવાબ અમને ત્યાંના પાણીના અદરના અભ્યાસથી મળી ગયો. સમુદ્રના પાણીના ઉપલા થર ઉપર જ સૂક્ષ્મ વનસ્પતિની સૃષ્ટિ વિકસેલી માલમ પડી આવી.

આ પ્રદેશના ઉનાળામાં સૂર્યનો તાપ પૂરતા, પ્રમાણમાં અહીંનાં પાણીમાં ધડે છે, અને તેને પરિણામે પાણીમાં વનસ્પતિ-જીવનની શક્યતા ખૂબ જ હોય. એ રસાયણિક છે, અને જો વનસ્પતિ હોય ત્યાં ખીજ સૂક્ષ્મ સૃષ્ટિનો પણ ઉદ્ભવ થવાનો જ.

અને આ મોટાં દરિયાઇ પ્રાણીઓ તેના ઉપર જ નબત્તાં હોવાં જોઇએ.

અમારા કાર્યક્રમમા ઉત્તરદ્રુવીય પ્રકાશો અને વાતાવરણમા રહેલી વિદ્યુતના અભ્યાસને પણ ગ્યાન હતું.

અમારો ખેતાર—યાત્રિક કેંકલ સુંદર કામ કરતો. જે નવ મહિના અમે આ તરતા ચાલ્યા ઉપર કાઢ્યા તે દરમિયાન તેણે બધા મળીને ૭૫૦૦૦ શબ્દો જોટલા સંદેશાઓ ખેતાર યંત્ર ઉપર મોકલ્યા હતા. અમારી પાસે જે નાવું યંત્ર હતું, તે જોતા આ એક અજબ કામ કહેવાય. મોટે ભાગે આ સંદેશાઓ મોકલવામા અમારે પવન ઉપર જ ખૂબ આધાર રાખવો પડતો. આ પવનને હીરે જ અમારી પવનચક્રી ચાલે. એ પવનચક્રીના જોડે જ વીજળીનો ડાયનેમો ચાલે, અને તેમાથી વીજળી મળે. જ્યારે પવન સાવ પડી ગયો હોય, ત્યારે અમારે ખેટરીનો ઉપયોગ કરવો પડતો. પણ તેમા તો ખૂબ જ કરકસર કરવી પડે એટલે અમે તેવે વખતે માત્ર હવામાનનો જ અહેવાલ મોકલતા. કોઇ કોઇ વાર તો અમે એ વીજળીનો ડાયનેમો હાથથી ચલાવતા પણ પવનથી ચાલતી મોટર અમારો મુખ્ય આધાર હતો. આ પવનચક્રીને હીધે વીજળીની ધણી સગવડ અમને મળતી. તે પવનચક્રીનો ઉપકાર અમે કદી નહિ જુવીએ. ખરું જોતા તો આ દ્રુવચાલુ-પરના એકેએક સાધનોએ અમને આ નવ માસ દરમિયાન ભારે મદદ કરી, અને અમારી સાથે બધી આકરી કસોટીમા તે પડ્યે જ રહ્યા હતા.

આ રીતે અમે નવ માસ આ ચાલુમા ગાળ્યા. આખરે અમારે આ ચાલુના તરતા હિમ-મેદાનનો ત્યાગ કરવાનો વખત આવ્યો.

અમે અમારો અહીંનો બધો સામાન સાથે લઇ લેવાનું નક્કી કર્યું. ૧૯૩૮ના ફેબ્રુઆરીની ૧૬મી તારીખે બપોરે બે વાગે 'તાદ્દમીર' અને 'મુરમાન' નામના બે વહાણો અમારા બરફના મેદાનની કિનારે આવીને બેઠાં રહ્યાં. અમે રાજી તો થયા, પણ સાથે સાથે આ નવ માસના સાથી એવા અને ઠંડ ઉતાર-ધ્રુવભિંદુથી શ્રીનતેન્ડના કિનારા સુધી અમને લઇ આવેલા આ મેદાનને છોડતાં વિરહનું દુઃખ અનુભવવા લાગ્યા. પણ અમને અમારા કામની સફળતાનો સંતોષ હતો. અમને આખરે આ ધ્રુવપ્રદેશના રહસ્યો તેની પાસેથી કઢાવ્યાના વિનયનો આનંદ હતો.

પણ આ બધા આનંદને માટે પ્રેરણા આપનાર અને આ પ્રવાસને સફળ બનાવવામાં જોનો સૌથી મોટો હાથ છે તેવા અમારા બિરાદર જોસેફ રટેલિનને કેમ બૂલાય ?

પેપેનીન